

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
В Л А Д А
05 Број: 011-12009/2024
6. децембар 2024. године
Београд

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
НАРОДНА СКУПШТИНА
БЕОГРАД

ПРИМЉЕНО: 06.12.2024

| Орг. јед. | Број | Прилог | Вредност |
|-----------|-------------|--------|----------|
| 03 | 011-2943/24 | | |

НАРОДНОЈ СКУПШТИНИ

БЕОГРАД

Влада, на основу члана 123. тачка 4. Устава Републике Србије и члана 150. став 1. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, број 20/12 – пречишћен текст), подноси Народној скупштини Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима, с предлогом да се узме у претрес.

За представника Владе у Народној скупштини одређен је Ивица Дачић, потпредседник Владе и министар унутрашњих послова, а за поверенике Вељко Одаловић, вршилац дужности секретара Министарства унутрашњих послова, Драган Васиљевић, помоћник директора полиције и Славиша Лакићевић, начелник Управе саобраћајне полиције.

ПРВИ ПОТПРЕДСЕДНИК ВЛАДЕ


Синиша Мали

4100324.028/31

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА
О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

Члан 1.

У Закону о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 – др. закон и 76/23), у члану 178. после става 5. додаје се став 6. који гласи:

„Изузетно од става 1. овог члана, током практичне обуке или практичног испита за стицање сертификата о стручној компетентности, лице које је у поступку стицања возачке дозволе на основу члана 180. став 5. овог закона, сме да управља моторним возилом, односно скупом возила без возачке дозволе, уколико има уверење, односно потврду о положеном возачком испиту оне категорије којом управља.”.

Члан 2.

У члану 203. став 2. тачка 1) после речи: „односно” додају се речи: „уверење или”.

После става 14. додаје се нови став 15. који гласи:

„Изузетно од става 8. овог члана, квалификациона картица возача издата до 31. децембра 2020. године важи седам година од датума издавања. Међународни код «95», уписан у возачку дозволу по основу квалификационе картице издате до 31. децембра 2020. године важи до престанка важења те квалификационе картице.”.

Досадашњи став 15. постаје став 16.

Члан 3.

У члану 246. после става 9. додаје се став 10. који гласи:

„Изузетно од става 2. овог члана, сматраће се технички исправним и возило за које је Агенција издала потврду у складу са одредбама члана 249. став 18. овог закона, ако уређаји које такво возило поседује задовољавају прописане техничке нормативе.”.

Члан 4.

У члану 249. став 14. реч: „специјална” брише се.

После става 15. додаје се нови став 16. који гласи:

„Одредбе овог члана не примењују се на возила, њихове уређаје, склопове и опрему који се, уз сагласност Владе, увозе за потребе реализације капиталних пројеката, пројеката од посебног значаја за Републику Србију, као и пројеката од значаја за науку, технолошки развој и истраживања или обављање делатности од општег интереса. Ово изузеће се односи само на период трајања пројекта, односно на период коришћења у сврху обављања делатности од општег интереса.”.

Досадашњи став 16. постаје став 17.

Досадашњи став 17. који постаје став 18. мења се и гласи:

„За возила из ст. 14-16. овог члана Агенција, на захтев министарства надлежног за унутрашње послове, министарства надлежног за послове одбране, Војске Србије или служби безбедности Републике Србије, односно на захтев министарства у чијем је делокругу реализација пројекта, односно обављање делатности од општег интереса, издаје потврду, која садржи податке о возилу, потребне за технички преглед и регистрацију возила.”.

После става 18. додаје се нови став 19. који гласи:

„Агенција води евиденцију о издатим потврдама из става 18. овог члана.”.

Досадашњи ст. 18. и 19. постају ст. 20. и 21.

Члан 5.

У члану 295. став 1. после речи: „правноснажно осуђиван” додаје се запета, а речи: „за теже прекршаје” замењују се речима: „односно коме је изречена васпитна мера због учињених тежих прекршаја”.

Члан 6.

После члана 318. додаје се члан 318а који гласи:

„Члан 318а

Лице које у складу са чланом 178. став 6. овог закона управља моторним возилом, односно скупом возила на основу уверења, односно потврде о положеном возачком испиту оне категорије којом управља, одговорно је за прекршај учињен током практичне обуке или практичног испита за стицање сертификата о стручној компетентности.”.

Члан 7.

У члану 331а после речи: „смер” додају се речи: „кретања”, „дозвољени смерови кретања” и „забрана саобраћаја за теретна возила”.

Члан 8.

У члану 333. став 1. тачка 78) после речи: „смер” додају се речи: „кретања”, „дозвољени смерови кретања” и „забрана саобраћаја за теретна возила”.

Члан 9.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у члану 97. став 1. тачка 13) Устава Републике Србије, који прописује да Република Србија уређује и обезбеђује режим и безбедност у свим врстама саобраћаја.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

1. Одређивање проблема које Закон треба да реши

Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 – др. закон и 76/23, у даљем тексту: Закон) прописано је да возач моторног возила, односно скупа возила, коме је управљање возилом основно занимање, када управља возилом, односно скупом возила категорија С, С1, D, D1, СЕ, С1Е, DE или D1Е, за обављање послова професионалног возача мора имати стечену почетну квалификацију, односно периодичну обуку.

Допуном члана 178. Закона и новим чланом 318а Закона би се допринело олакшавању процедуре за стицање сертификата о стручној компетентности, односно практичне обуке и практичног испита, с обзиром да постоји велики притисак транспортне заједнице због недостатка возача.

Наиме, није прописана могућност управљања возилом, односно скупом возила без возачке дозволе за возило оне категорије којим управља, односно није прописана одговорност кандидата-возача током практичне обуке или практичног испита за стицање сертификата о стручној компетентности. Такође би се допринело већој безбедности саобраћаја на путевима током практичне обуке или практичног испита јер би кандидат-возач био одговоран за учињени прекршај прописа о безбедности саобраћаја на путевима па самим тим би био пажљивији и одговорнији током обуке и полагања испита.

Даље, Законом је прописано да је возило технички исправно ако има исправне све прописане уређаје и опрему и ако задовољава све техничке нормативе за возило. Овим предлогом закона предвиђа се могућност да, изузетно, Агенција за безбедност саобраћаја (у даљем тексту: Агенција) изда потврду да возило испуњава услове за вршење техничког прегледа и регистрацију, иако уређаји, склопови и опрема на возилима, нису усаглашени са једнообразним техничким условима у складу са Споразумом о усвајању једнообразних техничких прописа за возила са точковима, опрему и делове који могу бити уграђени и/или коришћени на возилима са точковима и условима за узајамно признавање додељених хомологација на основу ових прописа. Наведена могућност је предвиђена само у ситуацији када је вршење техничког прегледа и регистрација возила неопходна за возила која се користе за потребе реализације капиталних пројеката, пројеката од посебног значаја за Републику Србију, научно-истраживачких пројеката или обављање делатности од општег интереса. Такође, изузеће се односи само за време док траје пројекат обухваћен изузетком, односно док се возило користи за обављање делатности од општег интереса. Министарство у чијем је делокругу реализација пројекта, односно обављање делатности од општег интереса, уз претходно прибављену сагласност Владе, подноси Агенцији захтев за издавање потврде да возило не испуњава све прописане услове. На основу издате потврде се може извршити технички преглед возила и регистрација возила.

Такође, према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, број професионалних возача којима квалификациона картица (петогодишњи рок) истиче у 2024. години је 82.303. Имајући у виду наведено, а полазећи од чињенице да је Агенција до сада овластила 33 центра за обуку професионалних возача, удружења превозника сматрају да постоји велики ризик да велики број професионалних возача који су квалификациону картицу возача стекли до 31. децембра 2020. године као и уписали међународни код «95» у возачку дозволу до 31. децембра 2020, неће моћи да наставе да обављају послове професионалног возача услед немогућности стицања пет периодичних обука у року од пет година од дана издавања квалификационе картице што је услов за продужење исте. У прилог свему наведеном, не треба заборавити чињеницу да је 2020/2021. година била година COVID пандемије када овлашћени центри за обуку нису могли одржавати обавезне семинаре унапређења знања. Земље чланице ЕУ су због пандемије својим прописима (Уредба 2020/698 од 25. маја 2020. године и Уредба 2021/267 од 16. фебруара 2021. године) омогућиле професионалним возачима додатни рок за стицање пет периодичних обука у циљу продужења квалификационе картице професионалног возача.

Допуном члана 203. Закона омогућиће се овим професионалним возачима продужетак важења картице и кода «95» најдуже седам година од датума издавања картице. У пракси, то ће значити да ће возачи који обављају превоз терета и путника на територији Републике Србије моћи да наставе обављање свог посла без издавања нових докумената. Возачи који се баве међународним превозом терета и путника, како би се несметано кретали ван граница Републике Србије, мораће да поднесу захтев за издавање нове возачке дозволе у коју ће бити уписан међународни код «95» са роком важења најдуже седам година од датума издавања картице.

Имајући у виду све наведено, а узимајући у обзир недостатак професионалних возача као огроман проблем у транспортној привреди генерално, потребно је изменити Закон на начин како је предложено.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима прописана је мера привременог одузимања предмета који је био употребљен за извршење прекршаја према возачу учиниоцу тежег прекршаја из области безбедности јавног саобраћаја, уколико је у последње две године правоснажно осуђиван за теже прекршаје из те области. Иако се полицијском мером привременог одузимања предмета у наведеном случају постиже одређени ефекат на унапређењу безбедности јавног саобраћаја, сматрамо да правни оквир треба допунити, како би се примена мере могла односити и на малолетне возаче. С обзиром да важећи прописи дозвољавају учешће великог броја малолетних лица у саобраћају у својству возача, а да на један мањи број њих постојеће санкције нису биле адекватан одвраћајући фактор, очекујемо да ће мера привременог одузимања возила допринети њиховом привременом удаљењу из саобраћаја. Уједно очекујемо да ће за највећи број ових малолетника само постојање привремене мере бити одговарајућа генерална превенција.

Такође, у најкраћем периоду очекује се постављање нове саобраћајне сигнализације, у складу са Уредбом о одређивању државних путева на којима се мора обављати транзитни саобраћај теретних возила кроз Републику Србију („Транзитни коридор“) („Службени гласник РС“, број 55/23), сходно чему је неопходна допуна казних одредаба у члану 331а и 333.

2. Циљеви који се доношењем закона постижу

Штите се економски интереси Републике Србије и доприноси се бољој безбедности саобраћаја.

3. Разматране могућности да се проблем реши и без доношења акта

Разматрање проблема дефицита професионалних возача планирано је приликом израде новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Међутим, како је процедура за доношење новог закона дуготрајније природе, измена Закона је једино решење.

4. Зашто је доношење закона најбољи начин за решавање проблема

Доношење овог закона је и једино решење за напред наведене проблеме.

Само изменом Закона може се постићи наведени циљ, јер су Законом утврђени услови за издавање квалификационе картице и кода «95».

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

У члану 1. Предлога закона, допуњује се члан 178. Закона, како би се олакшала процедура за стицање сертификата о стручној компетентности, односно практичне обуке и практичног испита, с обзиром да постоји велики притисак транспортне заједнице због недостатка возача, а имајући у виду да није прописана могућност управљања возилом, односно скупом возила без возачке дозволе оне категорије којим се управља.

У члану 2. Предлога закона допуњује се члан 203. Закона, будући да, према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, број професионалних возача којима квалификациона картица (петогодишњи рок) истиче у 2024. години је 82.303. Наиме, полазећи од чињенице да је Агенција до сада овластила 33 центра за обуку професионалних возача, удружења превозника сматрају да постоји велики ризик да велики број професионалних возача који су квалификациону картицу возача стекли до 31. децембра 2020. године као и уписали међународни код «95» у возачку дозволу до 31. децембра 2020, неће моћи да наставе да обављају послове професионалног возача услед немогућности стицања пет периодичних обука у року од пет година од дана издавања квалификационе картице што је услов за продужење исте. У прилог свему наведеном, не треба заборавити чињеницу да је 2020/2021. година била година COVID пандемије, када овлашћени центри за обуку нису могли одржавати обавезне семинаре унапређења знања. Земље чланице ЕУ су због пандемије својим прописима (Уредба 2020/698 од 25. маја 2020. године и Уредба 2021/267 од 16. фебруара 2021. године) омогућиле професионалним возачима додатни рок за стицање пет периодичних обука у циљу продужења квалификационе картице професионалног возача.

Допуном члана 203. Закона омогућиће се овим професионалним возачима продужетак важења картице и кода «95» најдуже седам година од датума издавања картице. У пракси, то ће значити да ће возачи који обављају превоз терета и путника на територији Републике Србије моћи да наставе обављање свог посла без издавања нових докумената. Возачи који се баве међународним превозом терета и путника, како би се несметано кретали ван граница Републике Србије, мораће да поднесу захтев за издавање нове возачке дозволе у коју ће бити уписан међународни код «95» са роком важења најдуже седам година од датума издавања картице.

У члану 3. Предлога допуњује се члан 246. Закона ставом 10, у складу са допунама члана 249.

У члану 4. Предлога закона мења се, односно допуњује члан 249. Закона у ст. 14, 16, 18. и 19. - предвиђа се могућност да, изузетно, Агенција за безбедност саобраћаја изда потврду да возило испуњава услове за вршење техничког прегледа и регистрацију, иако

уређаји, склопови и опрема на возилима, нису усаглашени са једнообразним техничким условима у складу са Споразумом о усвајању једнообразних техничких прописа за возила са точковима, опрему и делове који могу бити уграђени и/или коришћени на возилима са точковима и условима за узајамно признавање додељених хомологација на основу ових прописа. Наведена могућност је предвиђена само у ситуацији када је вршење техничког прегледа и регистрација возила неопходна за возила која се користе за потребе реализације капиталних пројеката, пројеката од посебног значаја за Републику Србију, научно-истраживачких пројеката или обављање делатности од општег интереса. Такође, изузеће се односи само за време док траје пројекат обухваћен изузетком, односно док се возило користи за обављање делатности од општег интереса. Министарство у чијем је делокругу реализација пројекта, односно обављање делатности од општег интереса, уз претходно прибављену сагласност Владе, подноси Агенцији захтев за издавање потврде да возило не испуњава све прописане услове. На основу издате потврде се може извршити технички преглед возила и регистрација возила. Такође, предвиђено је да Агенција води евиденцију о издатим потврдама.

У члану 5. Предлога закона допуњује се члан 295. Закона, којим је прописана мера привременог одузимања предмета који је био употребљен за извршење прекршаја према возачу учиниоцу тежег прекршаја из области безбедности јавног саобраћаја, уколико је у последње две године правоснажно осуђиван за теже прекршаје из те области. Наиме, иако се полицијском мером привременог одузимања предмета у наведеном случају постиже одређени ефекат на унапређењу безбедности јавног саобраћаја, сматрамо да правни оквир треба допунити, како би се примена мере могла односити и на малолетне возаче. С обзиром да важећи прописи дозвољавају учешће великог броја малолетних лица у саобраћају у својству возача, а да на један мањи број њих постојеће санкције нису биле адекватан одвраћајући фактор, очекујемо да ће мера привременог одузимања возила допринети њиховом привременом уклањању из саобраћаја. Уједно, очекујемо да ће за највећи број ових малолетника само постојање привремене мере бити одговарајућа генерална превенција.

У члану 6. Предлога закона, додаје се нови члан 318а. Закона, будући да није прописана одговорност кандидата-возача током практичне обуке или практичног испита за стицање сертификата о стручној компетентности. Такође, овим треба да се допринесе већој безбедности саобраћаја на путевима током практичне обуке или практичног испита јер би кандидат-возач био одговоран за учињени прекршај прописа о безбедности саобраћаја на путевима па самим тим би био пажљивији и одговорнији током обуке и полагања испита.

У чл. 7. и 8. допуњују се чл. 331а и 333. став 1. тачка 78) Предлога закона из разлога што се у најкраћем периоду очекује постављање нове саобраћајне сигнализације, у складу са Уредбом о одређивању државних путева на којима се мора обављати транзитни саобраћај теретних возила кроз Републику Србију („Транзитни коридор“) („Службени гласник РС“, број 55/23), сходно чему је неопходна допуна ових казних одредаба.

У члану 9. Предлога закона је завршна одредба.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење Закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима није потребно обезбедити средства са раздела 15 – Министарство унутрашњих послова, као ни са раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА
КОЈЕ СЕ МЕЊАЈУ

Члан 178

Моторним возилом, односно скупом возила сме самостално да управља возач који испуњава прописане услове и има возачку дозволу за управљање возилом оне категорије којим управља.

Странац који привремено борави у Републици Србији, на основу важеће путне исправе, стране личне карте или визе или држављанин Републике Србије који борави или пребива у иностранству па привремено дође у Републику Србију, може управљати возилом на основу стране возачке дозволе, односно међународне возачке дозволе у време њеног важења, под условом реципроцитета за време свог привременог боравака. Лице из овог става дужно је да поседује доказ о дужини боравака у континуитету на територији Републике Србије када управља возилом у саобраћају, и да исти пружи на увид на захтев овлашћеног службеног лица.

Страна возачка дозвола, односно страна међународна возачка дозвола престаје да важи у саобраћају на путевима Републике Србије протеком рока од 12 месеци рачунајући од дана када је странцу одобрен привремени боравак у континуитету дужем од шест месеци или стално настајење, од дана издавања дипломатске личне карте, односно од дана уласка држављанина Републике Србије који привремено или стално борави у иностранству на територију Републике Србије.

Изузетно од ст. 1-3. овог члана, возач не сме да управља возилом у саобраћају на путу:

- 1) када му је одлуком надлежног органа забрањено управљање,
- 2) када је искључен из саобраћаја.

Територијално надлежна организациона јединица министарства надлежног за унутрашње послове води регистар о возачима којима су издате возачке дозволе, у складу са прописом о евиденцијама и обради података у области унутрашњих послова.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, ТОКОМ ПРАКТИЧНЕ ОБУКЕ ИЛИ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА ЗА СТИЦАЊЕ СЕРТИФИКАТА О СТРУЧНОЈ КОМПЕТЕНТНОСТИ, ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ У ПОСТУПКУ СТИЦАЊА ВОЗАЧКЕ ДОЗВОЛЕ НА ОСНОВУ ЧЛАНА 180. СТАВ 5. ОВОГ ЗАКОНА, СМЕ ДА УПРАВЉА МОТОРНИМ ВОЗИЛОМ, ОДНОСНО СКУПОМ ВОЗИЛА БЕЗ ВОЗАЧКЕ ДОЗВОЛЕ, УКОЛИКО ИМА УВЕРЕЊЕ, ОДНОСНО ПОТВРДУ О ПОЛОЖЕНОМ ВОЗАЧКОМ ИСПИТУ ОНЕ КАТЕГОРИЈЕ КОЈОМ УПРАВЉА.

Члан 203.

Возач моторног возила, односно скупа возила, коме је управљање возилом основно занимање, када управља возилом, односно скупом возила категорија С, С1, D, D1, СЕ, С1Е,

DE или D1E, за обављање послова професионалног возача мора имати стечену почетну квалификацију, односно периодичну обуку, осим уколико управља:

- 1) војним возилима, ватрогасним или возилима полиције,
- 2) возилима чија конструктивна брзина не прелази 45 km/h,
- 3) возилима која се користе у ванредним ситуацијама или акцијама спашавања,
- 4) возилима чије се карактеристике испитују на путу у циљу техничког развоја, поправке или одржавања, као и нових или преправљених возила која још нису пуштена у саобраћај,
- 5) возилима која се користе за оспособљавање кандидата за возаче или за обуку за стицање почетне квалификације, односно периодичне обуке,
- 6) возилима чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t, односно која осим седишта за возача имају више од 8, а највише 16 седишта и чија највећа дужина не прелази 8 m, кад обавља превоз за сопствене потребе,
- 7) возилима која превозе материјал или опрему коју возач користи у сврху обављања његовог основног занимања, под условом да управљање возилом није основно занимање возача.

Возач који стиче почетну квалификацију, мора да испуњава следеће услове:

- 1) да има возачку дозволу, односно УВЕРЕЊЕ ИЛИ потврду о положеном возачком испиту за управљање возилима неке од категорија наведених у ставу 1. овог члана,
- 2) да је завршио прописану обуку,
- 3) да је положио стручни испит.

Изузетно од услова прописаних у ставу 2. тач. 2) и 3) овог члана, почетна квалификација се признаје:

- 1) возачу који је стекао право на управљање возилима неке од категорија из става 1. овог члана, пре дана ступања на снагу прописа из става 10. овог члана,
- 2) возачу који, најкасније у року од једне године од дана ступања на снагу прописа из става 10. овог члана, стекне право на управљање возилима неке од категорија из става 1. овог члана и
- 3) лицу које има диплому за образовни профил возач моторних возила и које у току школовања одслуша садржај из наставних планова и програма и положи завршни испит за образовни профил возач моторних возила.

Стручни испит за стицање почетне квалификације спроводи Агенција.

Возачу који испуни услове из ст. 2. и 3. овог члана издаје се сертификат о стручној компетентности којим се потврђује почетна квалификација (у даљем тексту: почетни СРС).

Периодична обука састоји се од обавезних семинара унапређења знања у трајању од најмање 35 сати, у периоду од пет година.

Возачу који заврши периодичну обуку издаје се сертификат о стручној компетентности којим се потврђује периодична обука (у даљем тексту: периодични СРС).*

На захтев возача, надлежни органи издају возачу квалификациону картицу возача (у даљем тексту: Картица) и уписују међународни кôд «95» у возачку дозволу, на основу почетног или периодичног СРС. Картица и међународни кôд «95» уписан у возачку дозволу имају рок важења од пет година.

Током управљања возилом, возач из става 1. овог члана мора код себе имати сопствену Картицу или међународни кôд «95» уписан у возачку дозволу.

Ближе услове о начину стицања и издавања почетног и периодичног СРС, Картици, програму и начину спровођења обуке за стицање почетне квалификације и периодичне обуке, начин полагања стручног испита, услове које мора да испуни испитна комисија за полагање стручног испита, изгледу и садржају обрасца СРС, картице и пријаве за полагање

стручног испита за стицање почетног СРС, вођењу, роковима и начину чувања евиденције доноси министар надлежан за послове саобраћаја, на предлог Агенције.

Привредно друштво или друго правно лице, односно предузетник, дужни су да обезбеде да послове возача из става 1. овог члана обављају возачи који поседују Картицу или уписан међународни код «95» у возачку дозволу.

СРС и Картицу издаје и одузима Агенција и води регистар возача у електронском облику. СРС се издаје на заштићеном обрасцу и садржи податке: име и презиме, датум и место рођења, датум издавања и рок важења, број/серијски СРС. Квалификациона картица издаје се на заштићеном обрасцу и садржи податке: име и презиме, датум и место рођења, датум издавања картице, рок важења картице, издавалац картице, број/серијски број картице, својеручни потпис, пребивалиште, категорија возила, фотографија. Рок чувања евиденција о издатим СРС и картицама је седам година.

Регистар возача у електронском облику садржи евиденције о стручном испиту, издатим и обновљеним СРС и квалификационим картицама.

Регистар возача садржи податке: редни број, име (име једног родитеља), презиме и ЈМБГ, датум и место рођења, адреса становања, пребивалиште, датум и место полагања стручног испита, број и датум издавања уверења о положеном испиту, број, категорије и рок важења возачке дозволе, број/серијски број СРС и квалификационе картице, датум издавања СРС и квалификационе картице, рубрику за напомену, својеручни потпис, фотографија, електронска адреса, број контакт телефона.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 8. ОВОГ ЧЛАНА, КВАЛИФИКАЦИОНА КАРТИЦА ВОЗАЧА ИЗДАТА ДО 31. ДЕЦЕМБРА 2020. ГОДИНЕ ВАЖИ СЕДАМ ГОДИНА ОД ДАТУМА ИЗДАВАЊА. МЕЂУНАРОДНИ КОД «95», УПИСАН У ВОЗАЧКУ ДОЗВОЛУ ПО ОСНОВУ КВАЛИФИКАЦИОНЕ КАРТИЦЕ ИЗДАТЕ ДО 31. ДЕЦЕМБРА 2020. ГОДИНЕ ВАЖИ ДО ПРЕСТАНКА ВАЖЕЊА ТЕ КВАЛИФИКАЦИОНЕ КАРТИЦЕ.

Агенција обавља послове из ст. 4. и 12. овог члана као поверене.

Члан 246.

Возило у саобраћају на путу мора да испуњава прописане техничке услове, техничке прописе и да буде технички исправно.

Возило је технички исправно ако има исправне све прописане уређаје и опрему и ако задовољава све техничке нормативе за возило.

Возила у саобраћају на путу не могу имати уређаје, склопове и опрему чија употреба може угрозити, ометати или изазвати забуну другог учесника у саобраћају.

Возила не смеју на предњој страни да имају уређаје или материје које дају, односно одбијају светлост црвене боје, а на задњој страни које дају, односно одбијају светлост беле боје, изузев уређаја и материја предвиђених прописима из става 6. овог члана, као ни трепћуће светло које није предвиђено одредбама овог закона.

На возилу се не смеју налазити нити користити уређаји који дају, односно одбијају светлост видљиву учесницима у саобраћају у бојама које нису предвиђене прописима из става 6. овог члана.

Министар надлежан за послове саобраћаја доноси ближе прописе о условима које морају да испуњавају возила у саобраћају на путу у погледу димензија, техничких услова и уређаја, склопова и опреме и техничких норматива.

Изузетно од става 6. овог члана, министар надлежан за унутрашње послове, уз сагласност министра за послове саобраћаја, доноси прописе којима се ближе одређују услови које морају да испуњавају возила која користе министарство надлежно за унутрашње послове, службе безбедности Републике Србије, возила државног органа надлежног за

заштиту и спасавање и ватрогасне јединице, као и ватрогасна возила добровољних ватрогасних јединица у саобраћају на путу у погледу димензија, техничких услова и уређаја, склопова и опреме и техничких норматива.

Изузетно од става б. овог члана, министар надлежан за саобраћај, уз сагласност министра надлежног за пољопривреду, доноси прописе којима се ближе одређују услови које морају да испуњавају пчеларска возила у саобраћају на путу у погледу димензија, техничких услова и уређаја, склопова и опреме и техничких норматива, садржај и начин вођења евиденција које се воде за ова возила.

У саобраћају на путу не сме да учествује превозно средство које овим законом није одређено као возило.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА, СМАТРАЋЕ СЕ ТЕХНИЧКИ ИСПРАВНИМ И ВОЗИЛО ЗА КОЈЕ ЈЕ АГЕНЦИЈА ИЗДАЛА ПОТВРДУ У СКЛАДУ СА ОДРЕДБАМА ЧЛАНА 249. СТАВ 18. ОВОГ ЗАКОНА, АКО УРЕЂАЈИ КОЈЕ ТАКВО ВОЗИЛО ПОСЕДУЈЕ ЗАДОВОЉАВАЈУ ПРОПИСАНЕ ТЕХНИЧКЕ НОРМАТИВЕ.

Члан 249.

Моторна и прикључна возила која се појединачно или серијски производе, односно уређаји, склопови и опрема на возилима, морају бити усаглашени са једнообразним техничким условима у складу са Споразумом о усвајању једнообразних техничких прописа за возила са точковима, опрему и делове који могу бити уграђени и/или коришћени на возилима са точковима и условима за узајамно признавање додељених хомологација на основу ових прописа.

Пре пуштања у саобраћај возила из става 1. овог члана, возила која се увозе као употребљавана и возила која се преправљају, мора се утврдити и да ли ова возила испуњавају прописане услове у складу са овим законом.

Уверење (потврду) о испуњености услова из става 2. овог члана издаје Агенција.

Један примерак уверења из става 3. овог члана за појединачно произведено или преправљено возило мора се налазити у возилу, када возило учествује у саобраћају на путу, а возач је дужан да га покаже на захтев овлашћеног лица.

Испитивања појединачно произведених возила, возила која се преправљају, односно возила која се увозе као употребљавана спроводи Агенција. Агенција може овластити правно лице које испуњава прописане услове да врши испитивања појединачно произведених возила, возила која се преправљају и возила која се увозе као употребљавана.

Ближе услове о поступку и начину испитивања појединачно произведених, односно преправљених возила, односно возила која се увозе као употребљавана, периодичног прегледа возила, уређаја за погон возила на алтернативна горива, условима које мора испуњавати правно лице које врши испитивања, издавање потврда о исправности уређаја за погон возила на алтернативна горива и вођење евиденције о обављеним испитивањима и начину провере испуњености услова од стране правног лица, као и обрасцу захтева, доноси министар надлежан за послове саобраћаја, на предлог Агенције.

Хомологациона испитивања појединачно или серијски произведених возила, односно уређаја, склопова и опреме на возилима и контролу саобразности новопроизведених возила, као и контролу саобразности производње возила, уређаја, склопова и опреме на возилима спроводи Агенција. Агенција може овластити правно лице које испуњава прописане услове да врши хомологациона испитивања појединачно или серијски произведених возила, уређаја, склопова и опреме на возилима и контролу саобразности новопроизведених возила, уређаја, склопова и опреме на возилима.

Ближе услове о поступку и начину хомологационих испитивања и контроле саобразности и условима које мора испуњавати правно лице које врши хомологациона испитивања односно контролу саобразности ново произведених возила, односно уређаја, склопова и опреме на возилима и начину провере испуњености услова од стране правног лица, као и обрасцу захтева, доноси министар надлежан за послове саобраћаја, на предлог Агенције.

Агенција наредбом одређује који се од правилника, који су саставни део Споразума из става 1. овог члана, примењује у Републици Србији.

Ближе услове за хомологацију моторних возила и њихових приколица и система, саставних делова и засебних техничких јединица намењених за таква возила, возила са два и три точка и четвороцикле и пољопривредних и шумских возила, доноси министар надлежан за послове саобраћаја, на предлог Агенције.

Уколико се приликом вршења провере испуњености услова према ст. 6. и 8. овог члана утврди да је правно лице престало да испуњава прописане услове, да су уређаји и опрема помоћу којих се врше испитивање возила и хомологациона испитивања неисправни или не испуњавају друге прописане услове, или да се испитивање возила, хомологациона испитивања и контрола саобразности не врше савесно и на прописан начин, Агенција може одузети овлашћење, односно дозволу том правном лицу.

Ближе услове о мерама против емисије гасовитих загађивача и чврстих загађујућих честица из мотора са унутрашњим сагоревањем који се уграђују у вандрумску покретну механизацију доноси министарство надлежно за послове саобраћаја, на предлог Агенције.

Послове из ст. 3. и 9. овог члана Агенција обавља као поверене.

Одредбе овог члана не примењују се на енцијална возила, њихове уређаје, склопове и опрему, док их користе министарство надлежно за унутрашње послове, министарство надлежно за послове одбране, Војска Србије или службе безбедности Републике Србије.

Одредбе овог члана не примењују се на возила, њихове уређаје, склопове и опрему док се користе искључиво у сврхе реализације инфраструктурних пројеката, на захтев министарства у чијем делокругу је реализација инфраструктурног пројекта. Ово изузеће се односи само на период трајања инфраструктурног пројекта.

ОДРЕДБЕ ОВОГ ЧЛАНА НЕ ПРИМЕЊУЈУ СЕ НА ВОЗИЛА, ЊИХОВЕ УРЕЂАЈЕ, СКЛОПОВЕ И ОПРЕМУ КОЈИ СЕ, УЗ САГЛАСНОСТ ВЛАДЕ, УВОЗЕ ЗА ПОТРЕБЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ КАПИТАЛНИХ ПРОЈЕКТА, ПРОЈЕКТА ОД ПОСЕБНОГ ЗНАЧАЈА ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ, КАО И ПРОЈЕКТА ОД ЗНАЧАЈА ЗА НАУКУ, ТЕХНОЛОШКИ РАЗВОЈ И ИСТРАЖИВАЊА ИЛИ ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ ОД ОПШТЕГ ИНТЕРЕСА. ОВО ИЗУЗЕЋЕ СЕ ОДНОСИ САМО НА ПЕРИОД ТРАЈАЊА ПРОЈЕКТА, ОДНОСНО НА ПЕРИОД КОРИШЋЕЊА У СВРХУ ОБАВЉАЊА ДЕЛАТНОСТИ ОД ОПШТЕГ ИНТЕРЕСА.

За возила која се увозе као употребљавана, а која нису усаглашена са једнообразним техничким условима из става 1. овог члана, Агенција издаје уверење из става 3. овог члана уколико се претходно утврди да возило испуњава одговарајуће захтеве из прописа који ближе уређује услове о поступку и начину испитивања возила која се увозе као употребљавана из става 6. овог члана.

~~За возила из ст. 14. и 15. овог члана Агенција издаје потврду да возило не испуњава услове из става 1. овог члана, која садржи податке о возилу, потребне за регистрацију. Агенција води евиденцију о издатим потврдама. ЗА ВОЗИЛА ИЗ СТ. 14-16. ОВОГ ЧЛАНА АГЕНЦИЈА, НА ЗАХТЕВ МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА УНУТРАШЊЕ ПОСЛОВЕ, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ОДБРАНЕ, ВОЈСКЕ СРБИЈЕ ИЛИ СЛУЖБИ БЕЗБЕДНОСТИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, ОДНОСНО НА ЗАХТЕВ~~

МИНИСТАРСТВА У ЧИЈЕМ ЈЕ ДЕЛОКРУГУ РЕАЛИЗАЦИЈА ПРОЈЕКТА, ОДНОСНО ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ ОД ОПШТЕГ ИНТЕРЕСА, ИЗДАЈЕ ПОТВРДУ, КОЈА САДРЖИ ПОДАТКЕ О ВОЗИЛУ, ПОТРЕБНЕ ЗА ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД И РЕГИСТРАЦИЈУ ВОЗИЛА.

АГЕНЦИЈА ВОДИ ЕВИДЕНЦИЈУ О ИЗДАТИМ ПОТВРДАМА ИЗ СТАВА 18. ОВОГ ЧЛАНА.

Одредбе овог члана не примењују се на возила од историјског значаја (олдтајмер) и возила за спортска такмичења.

За аутономна возила, која нису усаглашена са једнообразним техничким условима из става 1. овог члана, Агенција издаје уверење из става 3. овог члана уколико се претходно утврди да возило испуњава одговарајуће захтеве из прописа који ближе уређује услове о поступку и начину испитивања аутономних возила у сврху тестирања, услове које мора испуњавати правно лице које врши испитивања, вођење евиденције о обављеним испитивањима аутономних возила, начин провере испуњености услова од стране правног лица, као и образац захтева, који доноси министар надлежан за послове саобраћаја, на предлог Агенције.

Члан 295

Полицијски службеник ће у контроли саобраћаја, односно у вршењу надзора, од учиниоца тежег прекршаја из области безбедности јавног саобраћаја на путевима, који је у последње две године правноснажно осуђиван, ~~за теже прекршаје~~ ОДНОСНО КОМЕ ЈЕ ИЗРЕЧЕНА ВАСПИТНА МЕРА ЗБОГ УЧИЊЕНИХ ТЕЖИХ ПРЕКРШАЈА из ове области, привремено одузети предмет који је био употребљен за извршење тог прекршаја.

Полицијски службеник може у контроли саобраћаја, односно у вршењу надзора, привремено, од учиниоца прекршаја одузети предмет подобан за доказивање противправног понашања.

Полицијски службеник може у контроли саобраћаја, односно у вршењу надзора, привремено, од учиниоца прекршаја одузети предмет намењен или употребљен за извршење прекршаја и ако нису испуњени услови из става 1. овог члана, осим моторног возила.

Трошкове настале у вези са чувањем привремено одузетог предмета сноси лице од кога је предмет одузет.

Привремено одузимање предмета из ст. 1. и 3. овог члана може трајати до окончања поступка пред надлежним судом. Одузети предмет из става 2. овог члана територијално надлежна организациона јединица министарства надлежног за унутрашње послове, након истека рока од 24 часа, без одлагања доставља правном, односно физичком лицу од кога је предмет одузет, осим ако законом није другачије одређено.

ЧЛАН 318А

ЛИЦЕ КОЈЕ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 178. СТАВ 6. ОВОГ ЗАКОНА УПРАВЉА МОТОРНИМ ВОЗИЛОМ, ОДНОСНО СКУПОМ ВОЗИЛА НА ОСНОВУ УВЕРЕЊА, ОДНОСНО ПОТВРДЕ О ПОЛОЖЕНОМ ВОЗАЧКОМ ИСПИТУ ОНЕ КАТЕГОРИЈЕ КОЈОМ УПРАВЉА, ОДГОВОРНО ЈЕ ЗА ПРЕКРШАЈ УЧИЊЕН ТОКОМ ПРАКТИЧНЕ ОБУКЕ ИЛИ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА ЗА СТИЦАЊЕ СЕРТИФИКАТА О СТРУЧНОЈ КОМПЕТЕНТНОСТИ.

Члан 331а

Новчаном казном у износу од 50.000 динара казниће се за прекршај лице које не поступи у складу са саобраћајним знаком "обавезан смер КРЕТАЊА", „ДОЗВОЉЕНИ СМЕРОВИ КРЕТАЊА” И „ЗАБРАНА САОБРАЋАЈА ЗА ТЕРЕТНА ВОЗИЛА”, када обавља транзитни превоз возилом чија је највећа дозвољена маса већа од масе наведене на припадајућој допунској табли знака.

Члан 333

Новчаном казном у износу од 5.000 динара казниће се за прекршај лице који поступи супротно одредбама из следећих чланова овог закона:

- 1) члана 21,
- 2) члана 22. став 4,
- 3) члана 25. ст. 1. и 2,
- 4) члана 26. ст. 2. и 3, казниће се возач,
- 5) члана 27,
- тач. 6) и 7) (*брисане*)
- 8) члана 31. ст. 1-4
- 9) члана 32. ст. 2-4,
- 10) члана 33. став 2,
- 11) члана 34,
- 12) члана 37. став 3,
- 13) члана 38,
- 14) члана 42. став 2,
- 15) члана 43. став 1. и члана 45. став 1. тач. 1), 2) и 3), возач који се у насељу креће брзином која је за више од 10 км/х до 20 км/х већа од дозвољене,
- 16) члана 44. и члана 45. став 1. тач. 1), 2) и 3), возач који се ван насеља креће брзином која је за више од 10 км/х до 20 км/х већа од дозвољене,
- 17) члана 45. став 1. тачка 4), возач који се у, односно ван насеља креће брзином која је за више од 10 км/х до 20 км/х већа од дозвољене,
- 18) (*брисана*)

- 19) члана 46,
- 20) члана 48,
- 21) члана 49,
- 22) члана 51. ст. 1, 2, 3. и 4,
- 23) члана 55. став 3. тач. 3), 9), 11) и 13) и став 6,
- 24) члана 56,
- 25) члана 59. став 1. тачка 2) и ст. 2. и 3,
- 26) члана 62,
- 27) члана 63,
- 28) члана 64,
- 29) члана 66. став 1. тач. 1), 2), 3), 6), 7), 8), 8а), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 18), 19), 21) и 22),
- 30) члана 67. став 1. тач. 1) и 2),
- 31) члана 68,
- 32) члана 69. ст. 3, 4. и 5,
- 33) члана 70. ст. 1. и 2, за возача вучног возила,
- 34) члана 71. став 2, за возача вучног и вученог возила,
- 35) члана 73, за возача вучног и вученог возила,
- 36) члана 76, за возача вучног возила,
- 37) члана 77. став 2, возач који уместо дугих користи кратка светла,
- 38) члана 77. став 3,
- 39) члана 79. став 1, возач који за време магле уместо кратких или светала за маглу користи дуга светла,
- 40) члана 80. став 2,
- 41) члана 81. став 1. тачка 1), уколико пешак са собом води дете млађе од 12 година,

- 42) члана 81. став 1. тачка 7),
- 43) члана 82,
- 44) члана 83. став 1,
- 45) члана 86. став 2,
- 46) члана 89. ст. 3. и 4,
- 47) члана 90, став 1. тач. 3), 4), 5) и 6), за возаче моторног возила,
- 48) *(брисана)*
- 49) члана 91. став 2, за возача бицикла, односно трицикла,
- 50) члана 92,
- 51) члана 93. ст. 1. и 5,
- 52) члана 94,
- 53) члана 95. ст. 1. и 3, казниће се водич колоне,
- 54) члана 96. ст. 1. и 3,
- 55) члана 97,
- 56) члана 99. став 4,
- 57) члана 100. став 2,
- 58) члана 101, казниће се пешак,
- 58а) *(брисана)*
- 59) члана 103. став 2. тачка 1) и став 3,
- 60) члана 104. ст. 1, 4. и 5,
тач. 61) и 62) *(брисане)*
- 63) члана 106. став 6,
- 64) члана 107. став 2,
- 65) члана 108. став 6,

- 66) члана 109. став 4,
- 67) члана 111. став 2. тач. 2) и 3),
- 68) члана 112. став 3. тач. 2), 3), 5) и 6),
- 69) члана 113. ст. 1. и 3,
- 70) члана 114,
- 71) члана 116. став 3, казниће се возач трактора,
- 72) члана 118. став 1,
- 73) члана 119. ст. 1, 2. и 4,
- 74) члана 120. став 1,
- 75) члана 121. став 1,
- 76) члана 122. ст. 1. и 5,
- 76а) члана 122а ст. 1. и 2,
- 77) члана 131. став 2, казниће се возач који не поседује, односно не користи зимску опрему на прописан начин,
- 78) члана 132. став 3, осим када је то овим законом на другачији начин прописано (светлосни саобраћајни знакови, саобраћајни знакови ограничења брзине кретања, забране претицања, прелажења преко неиспрекидане уздужне линије у траку намењену за саобраћај возила из супротног смера у сврху претицања, саобраћајни знак "обавезан смер КРЕТАЊА", „ДОЗВОЉЕНИ СМЕРОВИ КРЕТАЊА” И „ЗАБРАНА САОБРАЋАЈА ЗА ТЕРЕТНА ВОЗИЛА", када лице обавља транзитни превоз возилом чија је највећа дозвољена маса већа од масе наведене на припадајућој допунској табли знака и др.),
- 79) члана 146. став 6,
- 80) члана 155. став 2,
- 81) члана 160. став 3, казниће се возач који се не придржава одредби из дозволе,
- 82) члана 161. став 2, казниће се возач који омета кретање пешака и бициклиста у зони успореног саобраћаја,
- 83) члана 161. став 2, казниће се возач који се креће брзином која је до 10 км/х већа од дозвољене,

84) члана 162. став 1, казниће се возач који се креће брзином која је за више од 10 км/х до 20 км/х већа од дозвољене,

85) члана 163. став 2, казниће се возач који се креће брзином која је за више од 10 км/х до 20 км/х већа од дозвољене,

86) члана 164. ст. 1. и 4,

87) члана 166. став 6,

88) *(брисана)*

89) члана 184. став 2,

90) и 91) *(брисане)*

92) члана 190. став 5,

93) члана 228. ст. 1. и 3,

94) члан 228. став 2, казниће се кандидат за возача,

95) члана 246. став 1, осим у погледу уређаја за заустављање, за управљање, пнеуматика, уређаја за спајање вучног и прикључног возила, тахографа и граничника брзине,

96) члана 249. став 4,

97) члана 252. став 6,

98) члана 272. став 3,

99) члана 306. став 3,

100) члана 78. став 4, дању,

101) члана 121. став 2, казниће се возач чијој је возачкој дозволи, односно посебној дозволи истекао рок важења не више од шест месеци,

102) члана 178. став 1, казниће се возач коме је истекао рок важења возачке дозволе највише шест месеци и возач коме након истека пробне возачке дозволе није издата возачка дозвола у наредних шест месеци,

103) члана 205. став 1, казниће се возач трамваја коме је истекао рок важења возачке дозволе највише шест месеци, односно посебне дозволе за управљање трамвајем,

104) члана 264. став 10,

105) члана 268. став 1, уколико је истекао рок важења регистрационе налепнице не више од 30 дана.

Уколико је лице извршењем прекршаја из става 1. овог члана изазвало непосредну опасност за другог учесника у саобраћају, или проузроковало саобраћајну незгоду казниће се новчаном казном у износу од 6.000 до 18.000 динара.

ЧЛАН 9.

ОВАЈ ЗАКОН СТУПА НА СНАГУ ОСМОГ ДАНА ОД ДАНА ОБЈАВЉИВАЊА У „СЛУЖБЕНОМ ГЛАСНИКУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ”.

АНАЛИЗА ЕФЕКТА

1. УВОД

❖ Назив документа

Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима

❖ Област планирања и спровођења јавних политика коју покрива

Овим законом уређују се одређени услови и процедуре који су од значаја за функционисање транспортне привреде и казна политика, односно мере генералне превенције за малолетне учиниоце саобраћајних прекршаја.

2. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА

❖ Информације о постојећем стању и потребама за интервенцијом у циљу постизања жељене промене

Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 – др. закон и 76/23, у даљем тексту: Закон) прописано је да возач моторног возила, односно скупа возила, коме је управљање возилом основно занимање, када управља возилом, односно скупом возила категорија С, С1, D, D1, СЕ, С1Е, DE или D1Е, за обављање послова професионалног возача мора имати стечену почетну квалификацију, односно периодичну обуку.

Наиме, није прописана могућност управљања возилом, односно скупом возила без возачке дозволе за возило оне категорије којим управља, односно није прописана одговорност кандидата-возача током практичне обуке или практичног испита за стицање сертификата о стручној компетентности.

Даље, према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, број професионалних возача којима квалификациона картица (петогодишњи рок) истиче у 2024. години је 82.303. Имајући у виду наведено, а полазећи од чињенице да је Агенција до сада овластила 33 центра за обуку професионалних возача, удружења превозника сматрају да постоји велики ризик да велики број професионалних возача који су квалификациону картицу возача стекли до 31. децембра 2020. године као и уписали међународни код «95» у возачку дозволу до 31. децембра 2020, неће моћи да наставе да обављају послове професионалног возача услед немогућности стицања пет периодичних обука у року од пет година од дана издавања квалификационе картице што је услов за продужење исте. У прилог свему наведеном, не треба заборавити чињеницу да је 2020/2021. година била година COVID пандемије када овлашћени центри за обуку нису могли одржавати обавезне семинаре унапређења знања. Земље чланице ЕУ су због пандемије својим прописима (Уредба 2020/698 од 25. маја 2020. године и Уредба 2021/267 од 16. фебруара 2021. године) омогућиле професионалним возачима додатни рок за стицање пет периодичних обука у циљу продужења квалификационе картице професионалног возача.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима прописана је мера привременог одузимања предмета који је био употребљен за извршење прекршаја према возачу учиниоцу тежег прекршаја из области безбедности јавног саобраћаја, уколико је у последње две године правоснажно осуђиван за теже прекршаје из те области. Иако се полицијском мером привременог одузимања предмета у наведеном случају постиже одређени ефекат на унапређењу безбедности јавног саобраћаја, сматрамо да правни оквир треба допунити, како би се примена мере могла односити и на малолетне возаче.

❖ **Проекција жељеног стања, до кога ће се доћи променом**

Допуном члана 178. Закона и додавањем новог члана 318а допринело би се олакшавању процедуре за стицање сертификата о стручној компетентности, односно практичне обуке и практичног испита, с обзиром да постоји велики притисак транспортне заједнице због недостатка возача. Такође би се допринело већој безбедности саобраћаја на путевима током практичне обуке или практичног испита јер би кандидат-возач био одговоран за учињени прекршај прописа о безбедности саобраћаја на путевима па самим тим би био пажљивији и одговорнији током обуке и полагања испита.

Допуном члана 203. Закона омогућиће се овим професионалним возачима продужетак важења картице и кода «95» најдуже седам година од датума издавања картице. У пракси, то ће значити да ће возачи који обављају превоз терета и путника на територији Републике Србије моћи да наставе обављање свог посла без издавања нових докумената. Возачи који се баве међународним превозом терета и путника, како би се несметано кретали ван граница Републике Србије, мораће да поднесу захтев за издавање нове возачке дозволе у коју ће бити уписан међународни код «95» са роком важења најдуже седам година од датума издавања картице.

С обзиром да важећи прописи дозвољавају учешће великог броја малолетних лица у саобраћају у својству возача, а да на један мањи број њих постојеће санкције нису биле адекватан одвраћајући фактор, очекује се да ће мера привременог одузимања возила допринети њиховом привременом удаљењу из саобраћаја. Уједно се очекује да ће за највећи број ових малолетника само постојање привремене мере бити одговарајућа генерална превенција.

❖ **Означавање проблема, њихових узрока и последица**

Није прописана могућност управљања возилом, односно скупом возила без возачке дозволе за возило оне категорије којим управља, односно није прописана одговорност кандидата-возача током практичне обуке или практичног испита за стицање сертификата о стручној компетентности.

Даље, према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, број професионалних возача којима квалификациона картица (петогодишњи рок) истиче у 2024. години је 82.303. Имајући у виду наведено, а полазећи од чињенице да је Агенција до сада овластила 33 центара за обуку професионалних возача, удружења превозника сматрају да постоји велики ризик да велики број професионалних возача који су квалификациону картицу возача стекли до 31. децембра 2020. године као и уписали међународни код «95» у возачку дозволу до 31. децембра 2020, неће моћи да наставе да обављају послове професионалног возача услед немогућности стицања пет периодичних обука у року од пет година од дана издавања квалификационе картице што је услов за продужење исте. У прилог свему наведеном, не треба заборавити чињеницу да је 2020/2021. година била година COVID пандемије када овлашћени центри за обуку нису могли одржавати обавезне семинаре унапређења знања. Земље чланице ЕУ су због пандемије својим прописима (Уредба 2020/698 од 25. маја 2020. године и Уредба 2021/267 од 16. фебруара 2021. године) омогућиле професионалним возачима додатни рок за стицање пет периодичних обука у циљу продужења квалификационе картице професионалног возача.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима прописана је мера привременог одузимања предмета који је био употребљен за извршење прекршаја према возачу учиниоцу тежег прекршаја из области безбедности јавног саобраћаја, уколико је у последње две године правоснажно осуђиван за теже прекршаје из те области. Иако се полицијском мером привременог одузимања предмета у наведеном случају постиже одређени ефекат на унапређењу безбедности јавног саобраћаја, сматрамо да правни оквир треба допунити, како би се примена мере могла односити и на малолетне возаче.

❖ **Идентификација услова за стварање промене**

Само изменом Закона може се допринети решењу наведених проблема. Законом је утврђено да возач моторног возила, односно скупа возила, коме је управљање возилом основно занимање, када управља возилом, односно скупом возила категорија C, C1, D, D1, CE, C1E, DE или D1E, за обављање послова професионалног возача мора имати стечену почетну квалификацију, односно периодичну обуку. Али није прописана могућност управљања возилом, односно скупом возила без возачке дозволе за возило оне категорије којим управља, односно није прописана одговорност кандидата-возача током практичне обуке или практичног испита за стицање сертификата о стручној компетентности.

Такође, Законом је прописана мера привременог одузимања предмета који је био употребљен за извршење прекршаја према возачу учиниоцу тежег прекршаја из области безбедности јавног саобраћаја, уколико је у последње две године правоснажно осуђиван за теже прекршаје из те области, али нису обухваћени малолетници.

❖ **Идентификација могућих ризика да до промене не дође**

Препознати ризици за спровођење предложених решења:

-Компликована процедура стицања возачке дозволе по повлашћеном старосном услову;

-Проблеми у смислу техничке регулације за возила у транзиту због већ постојеће сигнализације која се односи на транзитни саобраћај у односу на насељена места;

-Недостатак капацитета за одлагање привремено одузетих возила.

3. ИНФОРМАЦИЈЕ О РЕЗУЛТАТИМА СПРОВЕДЕНЕ АНАЛИЗЕ ЕФЕКТА

1) Означење општег циља – пројекције, односно визије жељеног стања

Унапређење безбедности саобраћаја на путевима и заштита људи и имовине.

2) Означење показатеља ефеката јавне политике, на основу којих ће се вредновати постигнутост општег циља, уз обавезно навођење базне вредности

Ефекат који се жели постићи је – унапређење система безбедности саобраћаја кроз смањење страдања, односно одговорније понашање учесника у саобраћају на путевима Републике Србије.

3) Означење посебних циљева, који доприносе остварењу општег циља

1. Решавање проблема професионалних возача – возачи који обављају превоз терета и путника на територији Републике Србије моћи ће да наставе обављање свог посла без издавања нових докумената; олакшаће се процедуре за стицање сертификата о стручној компетентности, односно практичне обуке и практичног испита.

2. Подизање нивоа одговорности возача, укључујући малолетне возаче.

4) Означење показатеља исхода посебних циљева, на основу којих ће се вредновати постигнутост тог циља

Исходи који се желе постићи су:

1. Решавање проблема професионалних возача – возачи који обављају превоз терета и путника на територији Републике Србије моћи ће да наставе обављање свог посла без издавања нових докумената; олакшаће се процедуре за стицање сертификата о стручној компетентности, односно практичне обуке и практичног испита.

2. Подизање нивоа одговорности возача, укључујући малолетне возаче.

5) Означење разматраних опција за постизање посебних циљева

Једина опција за постизање наведених посебних циљева су предложене измене Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

6) Релевантне информације о резултатима спроведене анализе ефеката у односу на разматране опције и предложене мере

Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, број професионалних возача којима квалификациона картица (петогодишњи рок) истиче у 2024. години је 82.303.

Имајући у виду наведено, а полазећи од чињенице да је Агенција до сада овластила 33 центра за обуку професионалних возача, удружења превозника сматрају да постоји велики ризик да велики број професионалних возача који су квалификациону картицу возача стекли до 31. децембра 2020. године као и уписали међународни код «95» у возачку дозволу до 31. децембра 2020, неће моћи да наставе да обављају послове професионалног возача услед немогућности стицања пет периодичних обука у року од пет година од дана издавања квалификационе картице што је услов за продужење исте. У прилог свему наведеном, не треба заборавити чињеницу да је 2020/2021. година била година COVID пандемије када овлашћени центри за обуку нису могли одржавати обавезне семинаре унапређења знања. Земље чланице ЕУ су због пандемије својим прописима (Уредба 2020/698 од 25. маја 2020. године и Уредба 2021/267 од 16. фебруара 2021. године) омогућиле професионалним возачима додатни рок за стицање пет периодичних обука у циљу продужења квалификационе картице професионалног возача.

(1) Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже

❖ Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности?

- Број возача комерцијалних возила, у смислу жељеног пораста тог броја због помоћи транспортној привреди, односно привреди Републике Србије у целини;

- Смањење броја младих возача који чине најтеже прекршаје у области безбедности саобраћаја у циљу повећања њихове и опште безбедности.

❖ Да ли се у предметној области спроводи или се спроводио документ јавне политике или пропис? Представити резултате спровођења тог документа јавне политике или прописа и образложити због чега добијени резултати нису у складу са планираним вредностима.

У предметним областима се спроводи Стратегија безбедности саобраћаја на путевима и Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 – др. закон и 76/23). Међутим, пракса је показала да су нужне измене, односно допуне овог закона, како би се остварили горе наведени циљеви.

❖ Који су важећи прописи и документи јавних политика од значаја за промену која се предлаже и у чему се тај значај огледа?

Важећи прописи и документи јавних политика су Стратегија безбедности саобраћаја на путевима и Закон о безбедности саобраћаја на путевима.

❖ Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема.

Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, број професионалних возача којима квалификациона картица (петогодишњи рок) истиче у 2024. години је 82.303. Имајући у виду наведено, а полазећи од чињенице да је Агенција до сада овластила 33 центра за обуку професионалних возача, удружења превозника сматрају да постоји велики ризик да велики број професионалних возача који су квалификациону картицу возача стекли до 31. децембра 2020. године као и уписали међународни код «95» у возачку дозволу до 31. децембра 2020, неће моћи да наставе да обављају послове професионалног возача услед немогућности стицања пет периодичних обука у року од пет година од дана издавања квалификационе картице што је услов за продужење исте. У прилог свему наведеном, не треба заборавити чињеницу да је 2020/2021. година била година COVID пандемије када овлашћени центри за обуку нису могли одржавати обавезне семинаре унапређења знања. Земље чланице ЕУ су због пандемије својим прописима (Уредба 2020/698 од 25. маја 2020. године и Уредба 2021/267 од 16. фебруара 2021. године) омогућиле професионалним возачима додатни рок за стицање пет периодичних обука у циљу продужења квалификационе картице професионалног возача.

❖ **Која промена се предлаже?**

Предлаже се измена Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

❖ **Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?**

Једина опција за постизање наведених циљева су предложене измене Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

❖ **На које циљне групе ће утицати предложена промена?**

Циљне групе су сви учесници у саобраћају на путевима.

❖ **Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?**

Не постоје документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена.

❖ **Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?**

Не.

❖ **Квантитативно (нумерички, статистички) представити очекиване трендове у предметној области, уколико се одустане од интервенције (status quo).**

Уколико се одустане од интервенције, транспортна привреда ће бити у великом недостатку по питању кадрова. Могућа последица тога би могла бити увоз радне снаге из иностранства, односно из земаља у којима је квалитет оспособљавања возача упитан.

Такође, изостала би јака генерална превенција усмерена на малолетне возаче, који представљају све већи број учесника у саобраћају, што би могло допринети умањењу нивоа безбедности саобраћаја у земљи.

Неусвајање измене која се односи на члан 331а би отежала, а у појединим случајевима и онемогућила ефикасно вођење транзитног комерцијалног саобраћаја на путевима Републике Србије.

Одредба којом се прецизира одговорност возача приликом практичне обуке или практичног испита за стицање СРС обезбеђује правну сигурност код чињења евентуалних саобраћајних прекршаја или других деликата током тог процеса.

❖ **Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политици или акту локалне самоуправе)?**

Предложеном изменом везаном за СРС се довршава регулатива у погледу давања повлашћених старосних услова за стицање возачке дозволе за управљање комерцијалним возилима, што као пракса постоји и у другим земљама и што на одређени начин дозвољавају и европски прописи (директива ЕУ).

(2) Кључна питања за утврђивање циљева

❖ **Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва?**

Ради унапређења безбедности у саобраћају на путевима, ради помоћи угроженој транспортној привреди, и у циљу помоћи управљачу пута у пословима вођења транзитног саобраћаја.

❖ **Шта се предметном променом жели постићи?**

Предметном променом жели се постићи следеће:

1. Решавање проблема недостатка професионалних возача аутобуса и теретних возила;

2. Олакшан поступак техничке регулације саобраћаја;

3. Утицај на малолетне возаче који нису усвојили позитивне ставове у процесу оспособљавања за возаче.

❖ **Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе?**

Да.

❖ **На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?**

Показатељи учинка су следећи:

- Број нових возача комерцијалних возила;
- Смањење броја тежих прекршаја од стране малолетних возача;
- Висина новчаних средстава од наплате путарине за возила у транзиту.

(3) Кључна питања за идентификовање опција јавних политика

❖ **Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „status quo” опција?**

Разматрано је решавање проблема приликом израде новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Међутим, како је процедура за доношење новог закона дуготрајније природе, а ове измене су хитно потребне, измена Закона је једино решење.

❖ **Да ли су, поред регулаторних мера, идентификоване и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?**

Нису, јер је реч о законом дефинисаним нормама, чији је ефекат пракса демантовала.

❖ **Да ли су, поред рестриктивних мера (забране, ограничења, санкције и слично) испитане и подстицајне мере за постизање посебног циља?**

Подстицај транспортној привреди је дат у смислу продужења важења квалификационе картице возача, односно кода «95», у циљу превазилажења проблема везаних за динамику периодичне обуке.

❖ **Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?**

Да.

❖ **Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?**

Промена ставова малолетних лица се може делимично постићи и информативно едукативним мерама, али се пун ефекат може очекивати само уз предложену меру привременог одузимања возила од малолетних лица.

❖ **Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?**

Да. Проблем се не може решити искључиво интервенцијом јавног сектора, у погледу утицаја на понашање малолетника у саобраћају.

❖ **Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?**

Да.

❖ **Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?**

Изабрана је опција измена, односно допуна Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 – др. закон и 76/23).

(4) Кључна питања за анализу финансијских ефеката

❖ **Какве ће ефекте изабрана опција имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?**

Појачана продукција возача ће повољно утицати на транспортну привреду, а тиме и привредне токове у целини.

С обзиром да последице саобраћајних незгода неповољно утичу на државу и у економском смислу, то је унапређење безбедности саобраћаја у вези са учешћем малолетника један од начина предупредивања тих негативних утицаја.

❖ Да ли је финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?

За Министарство унутрашњих послова нема трошкова спровођења предложених измена и допуна.

❖ Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктурирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

❖ За спровођење Закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима није потребно обезбедити средства са раздела 15 – Министарство унутрашњих послова.

❖ Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?

-

(5) Кључна питања за анализу економских ефеката

❖ Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?

Користи од предложених измена и допуна ће имати транспортна привреда, у смислу унапређења кадровских капацитета. Нарочито се очекује опоравак транспортних предузећа у међународном транспорту.

❖ Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?

Транспортна предузећа ће бити конкурентнија на иностраном тржишту.

❖ Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?

Да, у складу са економским законима тржишта.

❖ Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?

Не.

❖ Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?

Утиче преко потенцијалног смањења страдања у саобраћају, и преко појачане наплате путарина за возила у транзиту.

❖ Какве ће ефекте изабрана опција имати на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца?

Повољне.

(6) Кључна питања за анализу ефеката на друштво

❖ Колике трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати грађанима?

-

❖ Да ли ће ефекти реализације изабране опције штетно утицати на неку специфичну групу популације и да ли ће то негативно утицати на успешно спровођење те опције, као и које мере треба предузети да би се ови ризици свели на минимум?

Ефекти реализације изабране опције неће штетно утицати на неку специфичну групу популације.

❖ На које друштвене групе, а посебно на које осетљиве друштвене групе, би утицале мере изабране опције и како би се тај утицај огледао (пре свега на сиромашне и социјално искључене појединце и групе, као што су особе са инвалидитетом, деца, млади, жене, старији преко 65 година, припадници ромске националне мањине, необразовани, незапослени, избегла и интерно расељена лица и становништво руралних средина и друге осетљиве друштвене групе)?

Мере изабране опције најпре ће позитивно утицати на професионалне возаче. Такође, измене закона треба да допринесу општој безбедности свих учесника у саобраћају на путевима.

❖ Да ли би и на који начин изабрана опција утицала на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр. промене у стопама запослености, отпуштање технолошких вишкова, укинута или новоформирана радна места, постојећа права и обавезе радника, потребе за преквалификацијама или додатним обукама које намеће тржиште рада, родну равноправност, рањиве групе и облике њиховог запошљавања и слично)?

Повољан утицај на тржиште професионалних возача.

❖ Да ли изабране опције омогућавају равноправан третман, или доводе до директне или индиректне дискриминације различитих категорија лица (нпр. на основу националне припадности, етничког порекла, језика, пола, родног идентитета, инвалидитета, старосне доби, сексуалне оријентације, брачног статуса или других личних својстава)?

Омогућен је равноправан третман.

❖ Да ли би изабрана опција могла да утиче на цене роба и услуга и животни стандард становништва, на који начин и у којем обиму?

*Питања под редним бр. 7) и 8) нису релевантна за овај извештај.

(7) Кључна питања за анализу ефеката на животну средину

Изабрана опција не утиче на животну средину, квалитет и структуру екосистема, здравље људи.

(8) Кључна питања за анализу управљачких ефеката

❖ Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?

Не

❖ Да ли постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

Постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције.

❖ Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр. проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести?

Није било потребно извршити реструктурирање.

❖ Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Изабрана опција је у сагласности са важећим прописима.

❖ Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Изабрана опција позитивно утиче на владавину права, док је утицај на безбедност примарни циљ Закона, а самим тим и ових измена.

❖ Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Не.

❖ Које додатне мере треба спровести и колико времена ће бити потребно да се спроведе изабрана опција и обезбеди њено касније доследно спровођење, односно њена одрживост?

Нису потребне додатне мере.

Могуће је спровођење одмах након усвајања.

(9) Кључна питања за анализу ризика

❖ Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и слично)?

Обезбеђена је подршка свих кључних заинтересованих страна.

❖ Да ли су обезбеђена финансијска средства за спровођење изабране опције? Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђено довољно времена за спровођење поступка јавне набавке уколико је она потребна?

1) **Релевантне информације о резултатима поређења опција**

Разматрано је решавање проблема дефицита професионалних возача приликом израде новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

2) **Образложење предлога оптималне опције**

Како је процедура за доношење новог закона дуготрајније природе, а актуелни проблеми захтевају брзу реакцију, измена Закона је једино решење.

3) **Информацију о резултатима анализе „status quo” опције, уз навођење разлога због којих се не препоручује**

Актуелни проблеми захтевају адекватну интервенцију у законодавном оквиру, која је предуслов за њихово даље решавање.

4) **Ако предложена опција подразумева измену постојећег, односно усвајање новог прописа, образложење због чега је то неопходно, односно због чега није предложена опција, односно мера која не подразумева измену постојећег, односно усвајање новог прописа**

Доношење овог закона је и једино решење за напред наведене проблеме.

4. ИНФОРМАЦИЈЕ О ИНИЦИЈАТИВИ ЗА ИЗРАДУ ДОКУМЕНТА ЈАВНЕ ПОЛИТИКЕ САДРЖЕ ОСНОВНЕ ПОДАТКЕ О ПОДНОСИОЦУ ИНИЦИЈАТИВЕ ЗА ИЗРАДУ ДОКУМЕНТА ЈАВНЕ ПОЛИТИКЕ И ПРЕДМЕТУ ИНИЦИЈАТИВЕ

Измена Закона о безбедности саобраћаја на путевима предлаже се услед бројних иницијатива Привредне коморе Србије и удружења превозника.

Уз ове иницијативе, предложене су измене од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Агенције за безбедност саобраћаја, институција у чијој надлежности је примена овог закона.

5. ИНФОРМАЦИЈЕ О ОБЈАВИ ОТПОЧИЊАЊА РАДА НА ДОКУМЕНТУ ЈАВНЕ ПОЛИТИКЕ, САДРЖЕ ПОДАТКЕ О ВРЕМЕНУ И НАЧИНУ ОБЈАВЕ.

Није спроведена јавна расправа.

6. ИНФОРМАЦИЈЕ О СПРОВЕДЕНИМ КОНСУЛТАЦИЈАМА садрже податке о:

1) **Времену, обиму и методама консултација;**

2) **Учесницима консултативног процеса;**

3) **Питањима која су била предмет консултација;**

4) **Примедбама, сугестијама и коментарима који су узети у разматрање и онима који нису уважени, као и о разлозима за њихово неприхватање;**

5) **Утицају резултата консултација на избор мера из документа јавних политика.**

ИЗЈАВА О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. Овлашћени предлагач прописа: Влада

Обрађивач: Министарство унутрашњих послова

2. Назив прописа

Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима
Draft Law on amendments on the Law on road traffic safety

3. Усклађеност прописа са одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум),

а) Одредба Споразума која се односе на нормативну саржину прописа

Наслов VIII - Политике сарадње, Члан 8 - Транспорт

б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума

Општи рок, члан 72, у вези са чланом 8. Споразума

в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума

Делимично испуњава

г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума

Потпуна усклађеност са наведеним одредбама Споразума оствариће се након доношења планираних законских и подзаконских аката

д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније

Нема

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније

а) Навођење примарних извора права ЕУ и оцене усклађености са њима /

Нема

б) Навођење секундарних извора права ЕУ и оцене усклађености са њима

Нема

в) Навођење осталих извора права ЕУ и усклађеност са њима

Нема

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност

Нема

д) Рок у којем је предвиђено постизање потпуне усклађености прописа са прописима Европске уније

Нема

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе секундарног извора права (нпр. Нацртом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе директиве).

У НПАА предвиђено је доношење Закона о безбедности саобраћаја на путевима за 3. квартал 2026. године, под идентификационом ознаком 2024-181. Реч је о потпуно новом закону, којим ће се темељно преиспитати постојећа законска решења, са становишта њихове применљивости, односно усклађености са новинама у области безбедности саобраћаја на путевима, као и прописима Европске уније, у тзв. другој фази усклађивања (прво значајно усклађивање извршено је 2018. године). Будући да Радна група, образована за израду наведеног закона, није била у могућности да се редовно састаје и мењан је њен састав више пута, услед пандемије COVID вируса, измене састава Народне скупштине и Владе, као и других бројних обавеза, резултат у виду текста новог закона је изостао.

Како је у области професионалних возача била неопходна хитна законска интервенција, паралелно са израдом новог закона, приступило се изради Предлога закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Дакле, намера је да се Предлогом закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја допринесе нормирању решења за горуће проблеме у наведеној области, те се из тог разлога у овом моменту не врши усклађивање за прописима Европске уније.

6. Да ли су претходно наведени извори права Европске уније преведени на српски језик?

/

7. Да ли је пропис преведен на неки службени језик Европске уније?

Не.

8. Сарадња са Европском унијом и учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености

Није било учешћа консултаната у изради Предлога закона.