



CRNA GORA  
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	12. 02. 2020	GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	14-1/20-2	
VEZA:		
EPA:	929 XXVI	
SKRAĆENICA:	PRILOG:	

Crna Gora  
VLADA CRNE GORE  
Broj: 07-8117  
Podgorica, 3. februara 2020. godine

Crna Gora  
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

Primijeno: 03. 02. 2020			
Org. jed.	Broj	Prilog	V. broj, toki
	342/20	04	732/1

PREDSJEDNIKU SKUPŠTINE CRNE GORE

PODGORICA

Vlada Crne Gore, na sjednici od 16. januara 2020. godine, utvrdila je **PREDLOG ZAKONA O PUTEVIMA**, koji Vam u prilogu dostavljamo radi stavljanja u proceduru Skupštine Crne Gore.

Za predstavnike Vlade koji će učestvovati u radu Skupštine i njenih radnih tijela, prilikom razmatranja Predloga ovog zakona, određeni su **OSMAN NURKOVIĆ**, ministar saobraćaja i pomorstva i **MIRSAD IBRAHIMOVIĆ**, generalni direktor Direktorata za državne puteve u Ministarstvu saobraćaja i pomorstva.

PREDSJEDNIK  
Duško Marković, s. r.

**ZAKON  
O PUTEVIMA****I. OSNOVNE ODREDBE****Predmet  
Član 1**

Ovim zakonom uređuje se pravni položaj javnih i nekategorisanih puteva, način upravljanja, finansiranja i izgradnje javnih puteva, održavanje, zaštita, nadzor kao i druga pitanja od značaja za puteve.

**Put  
Član 2**

Put je površina namijenjena za obavljanje saobraćaja u skladu sa ovim zakonom.  
Put može biti javni i nekategorisani.

**Upotreba rodno osjetljivog jezika  
Član 3**

Izrazi koji se u ovom zakonu koriste za fizička lica u muškom rodu podrazumijevaju iste izraze u ženskom rodu.

**Značenje izraza  
Član 4**

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **državni put** je javni put, namijenjen saobraćajnom povezivanju regija i značajnih naselja u državi sa putevima susjednih država i mrežom evropskih puteva;
- 2) **autoput** je državni put projektovan i izgrađen isključivo za saobraćaj motornih vozila, sa fizički razdvojenim kolovozima po smjerovima bez ukrštanja u istom nivou i kontrolisanim pristupom koji ima najmanje dvije saobraćajne i jednu zaustavnu traku za svaki smjer i koji je obilježen propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 3) **brza saobraćajnica** je državni put za saobraćaj isključivo motornih vozila sa dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova sa raskrnicama u dva ili više nivoa sa poprečnim putevima, drugim saobraćajnicama i željezničkim prugama, koja po pravilu ima najmanje dvije saobraćajne trake a nema zaustavnih traka;
- 4) **magistralni put** je državni put namijenjen saobraćajnom povezivanju gradova (lokalnih samouprava) ili važnijih privrednih područja i služi saobraćajnom povezivanju sa drugim putevima iste ili više kategorije ili na putni sistem susjednih država;
- 5) **regionalni put** je državni put namijenjen saobraćajnom povezivanju značajnih centara lokalnih zajednica i povezuje saobraćaj sa drugim javnim putevima jednake ili više kategorije ili na putni sistem susjednih država;
- 6) **opštinski put** je javni put koji saobraćajno povezuje teritoriju jedne opštine, odnosno grada, kao i teritoriju opštine, odnosno grada, sa mrežom državnih puteva;
- 7) **ulica** je javni put u naselju koji saobraćajno povezuje djelove naselja;
- 8) **lokalni put** je javni put koji povezuje sela i naselja na teritoriji jedne opštine ili koji se nadovezuje na odgovarajuće puteve susjedne opštine, a od značaja je za lokalni saobraćaj na teritoriji te opštine, uključujući i puteve koji povezuju željezničke stanice, pomorske luke, vazдушna pristaništa, turistička mjesta, kulturne i istorijske spomenike i slične objekte sa drugim javnim putevima;
- 9) **naselje** je prostor na kome se redovi ili grupe zgrada nalaze sa jedne ili sa obje strane puta, dajući mu izgled ulice i čije su granice označene propisanim saobraćajnim znakovima;

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

- 31) **putni pojas** je zemljište sa obje strane puta širine određene projektom puta a najmanje jedan metar od linije koju čine krajne tačke poprečnog profila puta van naselja, mjereno na spoljašnju stranu;
- 32) **zaštitni pojas** je zemljište uz javni put u kome je korišćenje prostora ograničeno zbog štetnih uticaja okoline na put i saobraćaja na putu i obrnuto;
- 33) **pojas kontrolisane izgradnje** je površina mjerena od granice zaštitnog putnog pojasa na spoljašnju stranu, čija je širina ista kao širina zaštitnog pojasa na kojoj se ograničava vrsta i obim izgradnje objekata i koja služi za zaštitu javnog puta i saobraćaja na njemu;
- 34) **vazdušni prostor iznad kolovoza** je prostor u visini od najmanje 7 metara od tačaka poprečnog profila puta, sa slobodnim prostorom u visini od najmanje 4,75 metara od najviše tačke kolovoza;
- 35) **raskrsnica** je mjesto na kojem se ukrštaju, spajaju, odnosno razdvajaju saobraćajni tokovi na najmanje dva puta u istim ili različitim nivoima;
- 36) **ukrštaj** je mjesto ukrštanja puta sa drugim linijskim infrastrukturnim objektima u istom ili različitim nivoima;
- 37) **prilazni put** je nekategorisani put koji omogućava vlasniku, odnosno držaocu nepokretnosti prilaz na javni put;
- 38) **saobraćajni priključak** je uređena površina, dio javnog puta, na kojoj se međusobno povezuju javni, nekategorisani ili prilazni putevi;
- 39) **preglednost puta** je rastojanje potrebno za bezbjedno zaustavljanje vozila ispred nepokretne prepreke na putu koja mora biti obezbijedena na svakoj tački puta i koja se određuje na osnovu vrijednosti projektne brzine i stvarnih elemenata projektne geometrije puta;
- 40) **upravljanje saobraćajem** je vođenje, praćenje i kontrola saobraćaja na javnom putu, odnosno dionici javnog puta;
- 41) **obustava saobraćaja** je kontrolisani prekid saobraćaja na putu;
- 42) **ograničenje saobraćaja** je zabrana kretanja pojedinih vrsta vozila na putu;
- 43) **vanredni prevoz** je prevoz vozilom, odnosno skupom vozila, koja sama ili sa teretom prekoračuju dozvoljeno osovinsko opterećenje, najveću dozvoljenu ukupnu masu, širinu, dužinu ili visinu;
- 44) **upotrebna vrijednost puta** je vrijednost puta u trenutku procjene u zavisnosti od stepena očuvanosti njegovih projektovanih karakteristika;
- 45) **zaštita puta** je skup mjera koje se preduzimaju radi zaštite puta, zaštitnog pojasa i pojasa kontrolisane izgradnje;
- 46) **tunel** je podzemni ili podvodni putni objekat namijenjen za odvijanje saobraćaja;
- 47) **evropska elektronska naplata putarine (EENP)** je sistem elektronske naplate putarine na teritoriji Evropske unije;
- 48) **komercijalni objekat** je stanica za snabdijevanje motornih vozila gorivom, stanica za punjenje vozila na električni pogon, auto-servis, objekat za privremeni smještaj onesposobljenih vozila, ugostiteljski objekat, trgovinski objekat, sportsko-rekreativni objekat i drugi objekti u kojima se po osnovu kupovine/prodaje robe i usluga vrše novčane transakcije;
- 49) **obilaznica** je dio puta koja zamjenjuje put kroz naselje;
- 50) **biciklistička staza** je izgrađena saobraćajna površina namijenjena za saobraćaj bicikla i bicikla sa motorom, koja se proteže duž kolovoza puta i od njega je odvojena i obilježena propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 51) **biciklistička traka** je dio kolovoza namijenjen za saobraćaj bicikla i bicikla sa motorom, obilježen propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 52) **trasa puta** je osa puta utvrđena projektom ili obilježena na terenu koja služi kao polazna tačka za izgradnju puta;
- 53) **trup puta** je dio puta kojeg čine donji i gornji stroj puta, uključujući i zemljište na kojem je sagrađen;
- 54) **kosina** je prirodna ili vještačka kosa površina zemljišta uz put;

- 55) **sistem za odvodnjavanje puta** je uređaj za sakupljanje, odvajanje ili preusmjerenje površinskih ili podzemnih voda (jarkovi, rigole, plitke ili duboke drenaže, revizioni ili prihvatni šahtovi, propusti, kanalizacija, bunari i slično);
- 56) **pješačka staza** je saobraćajna površina namijenjena isključivo za kretanje pješaka i obilježena propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 57) **trotoar** je posebno urađen dio puta pored kolovoza namijenjen prvenstveno za kretanje pješaka i obilježen propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 58) **prostor za provjeru mase vozila i kontrolu saobraćaja** je objekat i uređaj koji se postavlja na graničnim prelazima ili uz javne puteve, radi kontrole vanrednih prevoza i osiguravanja bezbjednosti saobraćaja;
- 59) **elektronski komunikacioni vod** su elektronski komunikacioni kablovi, njihovi elementi i sa njima povezana oprema koja je tehnološki i funkcionalno neodvojivi dio vodova i zajedno čini jednu funkcionalnu cjelinu (izvodni ormarići, TT stubići, outdoor kabineti, šahtovi);
- 60) **električni vod** su distributivni i prenosni vodovi koji služe za distribuciju i prenos električne energije, njihovi elementi i sa njima povezana oprema koja je tehnološki i funkcionalno neodvojivi dio vodova i zajedno čini jednu funkcionalnu cjelinu (niskonaponski razvodni ormari, priključno mjerni ormari, mjerni ormari, kabineti, stubovi, šahtovi i električni komunikacioni vodovi);
- 61) **kontrolisani pristup** je pristup na rampama preko ulivno izlivnih traka na denivelisanim raskrsnicama.

## II. JAVNI PUT

### Pravni status puta

#### Član 5

Državni put sa pripadajućim objektima i zemljištem na kojem je izgrađen unutar putnog pojasa je u državnoj svojini.

Opštinski put sa pripadajućim objektima i zemljištem na kojem je izgrađen unutar putnog pojasa je u državnoj svojini, kojim raspolaže lokalna samouprava na čijoj teritoriji se nalazi put.

### Pravo službenosti na javnom putu

#### Član 6

Javni put je saobraćajna površina za obavljanje drumskog saobraćaja (u daljem tekstu: saobraćaj).

Na javnim putevima može se sticati pravo službenosti, radi postavljanja komunalnih, vodovodnih, energetskih objekata i objekata elektronskih komunikacija i povezane opreme i sličnih objekata i opreme od javnog interesa, ako se ne ugrožava stabilnost puta, bezbjednost i režim saobraćaja na javnim putevima, u skladu sa ovim zakonom.

Pravo službenosti iz stava 2 ovog člana upisuje se u katastar nepokretnosti.

### Elementi javnog puta

#### Član 7

Javni put sastoji se od:

- 1) trupa puta koji čini:
  - donji stroj puta (nasipi, usjeci, zasjeci, objekti, postrojenja i uređaji za odvodnjavanje puta i zaštitu puta od površinskih i podzemnih voda);
  - gornji stroj puta (kolovozna konstrukcija, ivične trake odnosno ivičnjaci, rigole, bankine, berme, razdjelne trake);
- 2) putnih građevinskih objekata (mostovi, vijadukti, nadvožnjaci, podvožnjaci, propusti, tuneli, galerije, potporni i obložni zidovi);
- 3) trotoara, pješačke i biciklističke staze i trake koje prate kolovoz puta;

- 4) putnog pojasa sa obje strane usjeka i nasipa širine najmanje 1 metar mjereno od linija koje čine krajnje tačke poprečnog profila puta van naselja;
- 5) vazdušnog prostora najmanje u visini 7 metara iznad poprečnog profila puta;
- 6) objekata za potrebe puta i korisnika puta (putne baze, upravljačke, kontrolne i naplatne stanice, autobuska stajališta na putu, parkirališta, odmorišta, funkcionalni i prateći sadržaji puta, zelene površine);
- 7) priključaka na javni put izgrađenih na putnom zemljištu;
- 8) saobraćajne signalizacije i opreme;
- 9) opreme za zaštitu puta, saobraćaja i okoline.

### **Kategorizacija javnih puteva**

#### **Član 8**

Javni putevi u zavisnosti od značaja saobraćajnog povezivanja su državni putevi i opštinski putevi.

Državni putevi kategorišu se kao:

- autoput;
- brza saobraćajnica;
- magistralni put; i
- regionalni put.

Opštinski putevi kategorišu se kao:

- lokalni put; i
- ulica u naseljima.

Kategorizacija državnih i opštinskih puteva vrši se u zavisnosti od saobraćajnog opterećenja, saobraćajne povezanosti sa drugim putevima i u zavisnosti od značaja tih puteva.

Bliže kriterijume za kategorizaciju državnih puteva, način obilježavanja i razvrstavanja državnih puteva propisuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada).

Bliže kriterijume za kategorizaciju opštinskih puteva, način obilježavanja i razvrstavanja opštinskih puteva propisuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave.

### **Evidencija javnih puteva**

#### **Član 9**

Evidenciju državnih puteva vodi organ uprave nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: organ uprave).

Evidenciju opštinskih i nekategorisanih puteva vodi nadležni organ lokalne uprave.

Evidencija iz st. 1 i 2 ovog člana naročito sadrži:

- 1) podatke o putnim pravcima; i
- 2) saobraćajno-tehničke podatke o putevima.

Bliži sadržaj i način vođenja evidencije iz stava 1 ovog člana, propisuje organ državne uprave nadležan za saobraćaj (u daljem tekstu: Ministarstvo).

Bliži sadržaj i način vođenja evidencije iz stava 2 ovog člana, propisuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave.

### **Promjena kategorije dijela puta**

#### **Član 10**

Novoizgrađeni ili rekonstruisani dio državnog puta, sa kojim se zamjenjuje dio puta, mora biti iste kategorije kao postojeći državni put.

Državni put ili dio puta koji je zamijenjen novoizgrađenim ili rekonstruisanim dijelom državnog puta, Vlada može prekategorišati u opštinski put.

Državni put ili dio puta koji je prekategorišan u opštinski put, predaje se na upravljanje lokalnoj samoupravi u tehnički funkcionalnom stanju.

Nadležni organ jedinice lokalne samouprave dužan je da, u slučaju iz stava 2 ovog člana, donese akt o prekategorizaciji u roku od 90 dana od dana prekategorizacije državnog puta ili dijela puta.

### **Stavljanje van upotrebe javnog puta**

#### **Član 11**

Javni put ili njegov dio može se staviti van upotrebe, ako se izgradi novi put ili dio puta koji zamjenjuje postojeći javni put ili dio tog puta.

Javni put ili njegov dio koji je stavljen van upotrebe može se prenamijeniti za parkirališta, odmarališta ili za druge potrebe učesnika u saobraćaju, odnosno za druge svrhe, u skladu sa planskim dokumentom.

### **Nekategorisani putevi**

#### **Član 12**

Nekategorisani putevi su seoski, poljski, šumski, putevi na nasipima za odbranu od poplava i parkirališta koji nijesu kategorisani.

Nekategorisani putevi su u opštoj upotrebi, osim puteva koje su izgradili privredna društva ili druga pravna lica za svoje potrebe i putevi koje su izgradila fizička lica za svoje potrebe i na svom zemljištu.

Nekategorisane puteve u opštoj upotrebi određuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave.

## **III. UPRAVLJANJE JAVNIM PUTEVIMA**

### **Poslovi upravljanja javnim putevima**

#### **Član 13**

Upravljanje javnim putevima obuhvata poslove: pripreme srednjoročnog i godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite javnih puteva; pripreme poziva na nadmetanje i zaključivanje ugovora za: izradu tehničke dokumentacije, reviziju tehničke dokumentacije, izvođenje radova na građenju novih puteva i rekonstrukciji postojećih i stručni nadzor nad izvođenjem radova; planiranja redovnog održavanja javnih puteva; stručne kontrole nad redovnim održavanjem javnih puteva; objavljivanje poziva za nadmetanje i zaključivanje ugovora za redovno i investiciono održavanje; vođenje evidencije o javnim putevima; praćenja utroška finansijskih sredstava; pokretanja postupka za rješavanje imovinsko pravnih odnosa za izgradnju i rekonstrukciju puteva; organizovanje naplate i kontrolu naplate naknade za upotrebu javnog puta (putarina ili korisnička naknada); praćenje stanja putne mreže; zaštite javnog puta; upravljanje saobraćajem i organizovanje i obavljanje brojanja vozila na javnom putu, pripreme poziva na nadmetanje i zaključivanje ugovora za poslove pružanja tehničke pomoći motorizovanim učesnicima u saobraćaju na javnim putevima i davanja obavještenja o stanju prohodnosti javnih puteva i vršenja drugih poslova od značaja za nesmetano odvijanje saobraćaja na javnim putevima.

Državnim putevima upravlja organ uprave.

Izuzetno od stava 2 ovog člana autoputevima, brzim saobraćajnicama, djelovima državnog puta i putnim građevinskim objektima može da upravlja privredno društvo koje osniva Vlada.

Državnim putevima ili djelovima državnih puteva može da upravlja i privredno društvo koje je zaključilo ugovor o javno-privatnom partnerstvu u skladu sa zakonom.

Opštinskim putevima upravljaju nadležni organ lokalne uprave ili privredno društvo čiji je osnivač jedinica lokalne samouprave odnosno privredno društvo ili preduzenik kome je jedinica lokalne samouprave povjerila te poslove.

Privredno društvo iz st. 3, 4 i 5 ovog zakona dužno je da vodi odvojeno računovodstvo ukoliko pored upravljanja javnim putem obavlja i neku drugu djelatnost.

Odvojeno računovodstvo iz stava 6 ovog člana obuhvata iskazivanje na posebnom računu prihoda ostvarenih od upravljanja javnim putem, rashoda koji se finansiraju iz tih prihoda i ostalih rashoda nastalih po osnovu upravljanja javnim putem koji se finansiraju iz drugih izvora i iskazivanje prihoda na posebnom računu za drugu djelatnost.

### **Srednjoročni i godišnji program**

#### **Član 14**

Izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita državnih puteva vrši se na osnovu srednjoročnog programa radova na putevima (u daljem tekstu: srednjoročni program).

Srednjoročni program za državne puteve donosi Vlada na period od četiri godine.

Srednjoročni program sadrži: program projektovanja, izgradnje, rekonstrukcije i održavanja puteva, izvore finansiranja, dinamiku i obim realizacije pojedinačno po putevima.

Srednjoročni program sprovodi se na osnovu godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite puteva.

Godišnji program iz stava 4 ovog člana donosi Vlada.

### **Upravljanje saobraćajem na javnim putevima**

#### **Član 15**

Upravljanje saobraćajem na javnim putevima obezbeđuje se putem:

- 1) inteligentnih transportnih sistema (telekomunikacionih, optičkih, elektronskih i stacionarnih uređaja za praćenje, snimanje, kontrolu, bezbjednost i regulisanje saobraćaja, kontrolu stanja kolovoza i daljinsko obavještanje i upozoravanje, brojača saobraćaja, putnih meteoroloških stanica);
- 2) sistema i uređaja za naplatu putarine;
- 3) sigurnosne opreme u tunelima;
- 4) opreme i uređaja za zaštitu javnog puta;
- 5) saobraćajne signalizacije.

Inteligentni transportni sistemi predstavljaju sistem informaciono-komunikacionih tehnologija u drumskom saobraćaju, koji se odnosi na puteve, vozila i učesnike u saobraćaju i koristi se za upravljanje saobraćajem i mobilnošću, upravljanje saobraćajnim incidentima i za veze sa drugim vrstama saobraćaja.

### **Primjena inteligentnih transportnih sistema**

#### **Član 16**

Inteligentni transportni sistemi primjenjuju se u oblastima:

- 1) optimalne upotrebe podataka o saobraćaju i putovanjima;
- 2) kontinuiteta usluga inteligentnih transportnih sistema u upravljanju saobraćajem;
- 3) aplikacije inteligentnih transportnih sistema u funkciji bezbjednosti saobraćaja na putevima i zaštite korisnika puteva; i
- 4) sistema koji povezuju vozila i puteve.

Prioritetne aktivnosti u okviru oblasti iz stava 1 ovog člana su pružanje:

- 1) informacija o putovanju;
- 2) informacija o bezbjednosti saobraćaja i režimu odvijanja saobraćaja;
- 3) informacija o saobraćaju u realnom vremenu;
- 4) usluga sistema e-poziva;
- 5) informacija o sigurnim i bezbjednim parkiralištima; i
- 6) usluga rezervacije sigurnih i bezbjednih parkirališta za teretna vozila i autobuse.



Upravljanje saobraćajem na javnim putevima primjenom inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju vrši se u skladu sa programom razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema u drumski saobraćaj.

Program iz stava 3 ovog člana donosi Vlada na period od pet godina.

Program iz stava 3 ovog člana dostavlja se Evropskoj komisiji.

Izveštaj o sprovođenju programa iz stava 3 ovog člana dostavlja se Evropskoj komisiji svake treće godine.

### **Nadležnost organa uprave**

#### **Član 17**

Organ uprave izdaje:

- 1) saobraćajno-tehničke uslove za priključenje na javni put;
- 2) saobraćajno-tehničke uslove za ukrštanje puteva, ukrštanje puta sa željezničkom prugom, elektroenergetskim dalekovodom i drugim vazdušnim vodovima i linijama;
- 3) saobraćajno-tehničke uslove za izradu tehničke dokumentacije, odnosno za postavljanje linijskih infrastrukturnih objekata na putu i zaštitnom pojasu javnog puta (željeznička infrastruktura, elektroenergetski vodovi, naftovodi, gasovodi, elektronski komunikacioni vodovi, vodovodna i kanalizaciona infrastruktura, vodovi niskog napona za osvetljenje i drugo);
- 4) saobraćajno-tehničke uslove za prekope, podkopavanja ili druge radove na putu;
- 5) saglasnosti za održavanje sportskih i drugih manifestacija na javnom putu;
- 6) dozvole za obavljanje vanrednog prevoza na javnom putu;
- 7) saglasnosti za zakup putnog zemljišta i drugog zemljišta koje pripada javnom putu;
- 8) saglasnosti za preusmjeravanje saobraćaja na javni put u slučaju obavljanja radova na izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i zaštiti javnih puteva;
- 9) odobrenja za promjenu režima saobraćaja na javnom putu za potrebe izgradnje, rekonstrukcije, održavanja, zaštite i korišćenja javnog puta za druge potrebe;
- 10) dozvole za prekope, podkopavanje ili druge radove na putu;

Poslove iz stava 1 ovog člana na opštinskim putevima obavlja organ lokalne uprave.

Akti iz stava 1 tač. 5 do 10 ovog člana, moraju da sadrže i saobraćajno-tehničke uslove.

Akti iz stava 1 tač. 1 do 4 i tačka 10 ovog člana izdaju se u skladu sa zakonom kojim se uređuje planiranje prostora i izgradnja objekata.

### **Saobraćajno-tehnički uslovi**

#### **Član 18**

Saobraćajno-tehnički uslovi sadrže:

- oznaku kategorije javnog puta;
- broj javnog puta;
- broj dionice javnog puta;
- početnu i krajnju stacionažu dionice javnog puta;
- početnu i krajnju stacionažu dijela puta za koji se izdaju saobraćajno-tehnički uslovi;
- posebne uslove;
- katastarske parcele dijela javnog puta za koji se izdaju saobraćajno-tehnički uslovi.

Evidenciju o izdatim saobraćajno-tehničkim uslovima vodi organ uprave, odnosno organ lokalne uprave.

Evidencija iz stava 2 ovog člana objavljuje se na internet stranici organa uprave, odnosno organa lokalne uprave.

## IV. FINANSIRANJE PUTEVA

### Izvori finansiranja

#### Član 19

Projektovanje, izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita državnih puteva finansira se iz:

- 1) Budžeta Crne Gore;
- 2) sredstava od naknada iz maloprodajne cijene tečnih goriva i akciza na tečna goriva;
- 3) sredstava ostvarenih iz naknada za korišćenje puteva;
- 4) kredita;
- 5) donacija;
- 6) ulaganja domaćih i stranih lica; i
- 7) drugih izvora u skladu sa zakonom.

Projektovanje, izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita opštinskih puteva finansira se iz:

- 1) budžeta lokalnih samouprava;
- 2) sredstava ostvarenih iz naknada za korišćenje opštinskih puteva;
- 3) kredita;
- 4) donacija;
- 5) ulaganja domaćih i stranih lica; i
- 6) drugih izvora u skladu sa zakonom.

Projektovanje, izgradnja, rekonstrukcija, održavanje, zaštita, korišćenje i upravljanje javnim putem može biti predmet javno privatnog partnerstva u skladu sa zakonom.

### Naknade za korišćenje javnog puta

#### Član 20

Za korišćenje javnih puteva plaćaju se naknade, i to:

- 1) godišnja naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora, priključnih vozila i drugih drumskih vozila na motorni pogon;
- 2) posebna godišnja naknada za drumsku motorna vozila i njihova priključna vozila u svrhu obezbjeđenja nesmetanog odvijanja saobraćaja i pružanja informativnih usluga korisnicima puta;
- 3) naknada za vanredni prevoz;
- 4) naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta (putarina ili korisnička naknada);
- 5) godišnja naknada za zakup putnog zemljišta;
- 6) godišnja naknada za zakup drugog zemljišta koje pripada javnom putu;
- 7) naknada za postavljanje cjevovoda, vodovoda, kanalizacije, električnih vodova, elektronskih komunikacionih vodova, gasovoda i naftovoda na javnom putu i druge sa njima povezane infrastrukture (trafostanice, bazne stanice, antenski stubovi, pumpne stanice i drugo);
- 8) godišnja naknada za cjevovode, vodovode, kanalizaciju, električne vodove, elektronsko komunikacione vodove, gasovode i naftovode ugrađene na javnom putu i druge sa njima povezane infrastrukture (trafostanice, bazne stanice, antenski stubovi, pumpne stanice i drugo);

9) godišnja naknada za korišćenje komercijalnih objekata kojima je omogućen pristup sa javnog puta, zavisno od vrste, kategorije i površine objekta.

Visinu, način i uslove plaćanja naknada za javne puteve iz stava 1 tač. 1 i 2 ovog člana utvrđuje Vlada.

Visinu, način i uslove plaćanja naknada za državne puteve iz stava 1 tačka 3 i tač. 5 do 9 ovog člana utvrđuje Vlada.

Visinu i način plaćanja naknade za državne puteve iz stava 1 tačka 4 ovog člana utvrđuje Vlada u skladu sa članom 22 ovog zakona.

Sredstva od naknada iz stava 1 tač. 2 i 3 i tač. 5 do 9 ovog člana za državne puteve prihod su Budžeta Crne Gore i koriste se za održavanje i zaštitu državnih puteva.

Sredstva od naknada iz stava 1 tačka 4 ovog člana za državne puteve prihod su Budžeta Crne Gore, a ako putem upravlja privredno društvo, prihod su tog privrednog društva.

Visinu, način i uslove plaćanja naknade za opštinske puteve iz stava 1 tač. 3 do 9 ovog člana i djelove državnih puteva koji prolaze kroz naselje utvrđuje jedinica lokalne samouprave, uz prethodnu saglasnost Vlade.

Visina naknada za opštinske puteve iz stava 1 tač. 3 do 9 ovog člana ne može biti veća od naknade za državne puteve.

Sredstva od naknade iz stava 1 tač. 1, 3 i tač. 5 do 9 ovog člana za opštinske puteve prihod su jedinica lokalne samouprave.

Sredstva od naknada iz st. 7 i 9 ovog člana koriste se za održavanje i zaštitu opštinskih puteva.

Sredstva od posebne naknade iz stava 1 tačka 2 ovog člana su namjenska sredstva i koriste se u svrhu pružanja tehničke pomoći motorizovanim učesnicima u saobraćaju na javnim putevima, obezbjeđenja nesmetanog odvijanja saobraćaja i pružanja informativnih usluga korisnicima puta.

Visina naknade iz stava 1 tač. 1, 2, 3 i 4 ovog člana ne smije da diskriminiše učesnike u saobraćaju.

Godišnja naknada iz stava 1 tač. 1 i 2 ovog člana ne plaća se za jedno putničko vozilo koje je u svojini, odnosno koje se koristi na osnovu ugovora o lizingu, a koje je obilježeno znakom pristupačnosti.

## **Oslobađanje od plaćanja putarine i korisničke naknade**

### **Član 21**

Naknada iz člana 20 stav 1 tačka 4 ovog zakona ne plaća se za vozila koja su obilježena znakom pristupačnosti u skladu sa zakonom kojim je uređena bezbjednost saobraćaja na putevima.

Organ uprave, nadležni organ lokalne samouprave, odnosno privredno društvo koje upravlja putem (u daljem tekstu: upravljač puta) izdaje potvrdu o oslobađanju plaćanja naknade iz člana 20 stav 1 tačka 4 ovog zakona.

Potvrda iz stava 2 ovog člana izdaje se na zahtjev lica koji posjeduje znak pristupačnosti.

Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana prilaže se kopija znaka pristupačnosti, saobraćajne dozvole i lične karte.

## **Način određivanja i plaćanja naknade za upotrebu javnog puta**

### **Član 22**

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

Putarina se sastoji od infrastrukturne naknade i/ili eksternih troškova.

Infrastrukturna naknada obuhvata nadoknadu troškova izgradnje, održavanja, upravljanja i razvoja javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta.

Naknada za eksterne troškove obuhvata nadoknadu za sprečavanje zagađenja vazduha i negativnog uticaja buke drumskog saobraćaja na stanovništvo.

Visina putarine određuje se prema kategoriji vozila, dužini pređene dionice javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta.

Korisnička naknada iz stava 1 ovog člana je naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta, koja se utvrđuje srazmjerno trajanju korišćenja javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta za dan, sedmicu, mjesec, odnosno godinu.

Mjesečni iznos naknade iz stava 6 ovog člana ne može prelaziti 10% godišnjeg iznosa, sedmični iznos ne može prelaziti 5% godišnjeg iznosa, a dnevni iznos ne može prelaziti 2% godišnjeg iznosa korisničke naknade.

Za vozila registrovana u Crnoj Gori, mogu se naplaćivati samo godišnji iznosi korisničke naknade iz stava 6 ovog člana.

Korisnik puta je dužan da za upotrebu javnog puta ili njegovog dijela plati putarinu, odnosno korisničku naknadu.

Za upotrebu javnog puta ili njegovog dijela ne mogu se istovremeno naplaćivati putarina i korisnička naknada, osim za upotrebu mostova, tunela ili planinskih prevoja.

Izveštaj o putnim pravcima za koje se naplaćuje putarina i korisnička naknada dostavlja se Evropskoj komisiji svake četiri godine.

Bliže kriterijume za određivanje putarine, odnosno infrastrukturne naknade i eksternih troškova, korisničke naknade i sadržaj izveštaja iz stava 11 ovog člana propisuje Ministarstvo.

### **Elektronska naplata putarine**

#### **Član 23**

Naplata putarine za upotrebu državnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta, može da se vrši i elektronski (beskontaktna naplata), kada vozila prolaze bez zaustavljanja ulaznom i izlaznom (naplatnom) saobraćajnom trakom, korišćenjem elektronskog uređaja (TAG uređaj).

Elektronska naplata iz stava 1 ovog člana, vrši se putem:

- 1) satelitskog određivanja položaja vozila; ili
- 2) mobilne komunikacije upotrebom standard GSM-GPRS (GSM TS 03.60/23.060); ili
- 3) 5,8 GHz mikrotalasne tehnologije.

Odredba stava 1 ovog člana ne primjenjuje se na državni put, njegov dio ili putni objekat koji nema tehnologiju elektronske naplate putarine, odnosno za koje bi troškovi uspostavljanja elektronske naplate putarine bili nesrazmjerni koristi od te naplate.

Naplatne saobraćajne trake za elektronsku naplatu putarine mogu se koristiti i za naplatu putarine na drugi način, pod uslovom da ne utiče na bezbjednost saobraćaja.

Na opremu za elektronsku naplatu putarine primjenjuju se propisi koji uređuju elektromagnetnu kompatibilnost, radio opremu i telekomunikacijsku terminalnu opremu.

Bliži način, tehničke zahtjeve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti elektronske naplate putarine propisuje Ministarstvo.

### **Zaštita podataka o ličnosti**

#### **Član 24**

Lični podaci o korisnicima državnog puta za potrebe inteligentnih transportnih sistema na državnom putu i elektronske naplate putarine i evropske elektronske naplate putarine prikupljaju se, obrađuju i koriste u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita ličnih podataka.

## **V. IZGRADNJA JAVNIH PUTEVA**

## **Tehnički propisi za projektovanje i izgradnja javnih puteva**

### **Član 25**

Projektovanje i izgradnja javnih puteva vrši se u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim je uređeno planiranje prostora i izgradnja objekata.

Tehničke propise za projektovanje i izgradnju javnih puteva propisuje Ministarstvo.

### **Saglasnost za priključenja na javni put**

#### **Član 26**

Ako nije planskom dokumentacijom definisano priključenje lokacija na kojima se grade objekti ili postavljaju uređaji pored državnih puteva: stanica za snabdijevanje motornih vozila gorivom, auto-servisa, objekata za privremeni smještaj onespoblijenih vozila, putnih baza, autobaza za pružanje pomoći i informacija učesnicima u saobraćaju, ugostiteljskih objekata, turističkih objekata, trgovinskih objekata, sportsko-rekreativnih objekata i drugih komercijalnih objekata, može da se vrši na osnovu saglasnosti organa uprave, a u skladu sa zakonom kojim je uređeno planiranje prostora i izgradnja objekata.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana na opštinskim putevima, izdaje organ lokalne uprave.

### **Obaveze izvođača radova**

#### **Član 27**

Privredno društvo, drugo pravno lice odnosno preduzetnik koje izvodi radove (u daljem tekstu: izvođač radova) na rekonstrukciji javnog puta, njegovog dijela ili objekta, gdje se radovi izvode pod odvijanjem saobraćaja, dužan je da za vrijeme izvođenja radova, vrši redovno održavanje na tom putu ili dijelu puta ili objekta u skladu sa planom redovnog održavanja, čiji sastavni dio je i projekat privremene saobraćajne signalizacije, na koji saglasnost daje organ uprave, odnosno organ lokalne uprave.

### **Izgradnja državnog puta kroz naselje**

#### **Član 28**

Kada se državni put gradi kroz naselje, lokalna samouprava finansira:

- komunalnu infrastrukturu u trupu puta, koja je u svojini lokalne samouprave;
- parkirališta i slične saobraćajne površine namijenjene odvijanju saobraćaja;
- prolaze iznad i ispod puta za pješake ili bicikliste;
- javnu rasvjetu, svjetlosnu saobraćajnu signalizaciju koja je namijenjena bezbjednom odvijanju saobraćaja kroz naselje;
- pješačke i biciklističke staze;
- naprave i opremu na, uz ili nad kolovozom državnih puteva, koje su namijenjene uređenju saobraćaja, odnosno bezbjednom odvijanju saobraćaja kroz naselje.

Prolazom državnog puta, dijela puta ili putnog objekta kroz naselje ne smije se narušavati kontinuitet trase puta i saobraćaj na njemu.

Tehničke zahtjeve za projektovanje i izgradnju biciklističke infrastrukture propisuje Ministarstvo.

### **Tehnička dokumentacija za izgradnju komunalnih, vodoprivrednih ili drugih objekata unutar putnog zemljišta**

#### **Član 29**

Ako se u sklopu izgradnje javnog puta predviđa i izgradnja komunalnih, vodoprivrednih ili drugih objekata unutar putnog zemljišta, tehnička dokumentacija javnog puta mora da obuhvati i objekte i radove koji će se izvesti na površini, odnosno ispod ili iznad površine puta.

Troškove izrade tehničke dokumentacije i građenja objekata iz stava 1 ovoga člana, snosi investitor komunalnih, vodoprivrednih ili drugih objekata.

Prava i obaveze investitora komunalnih, vodoprivrednih ili drugih objekata uređuju se ugovorom zaključenim između investitora i organa uprave, odnosno nadležnog organa jedinice lokalne samouprave.

Ako izgradnja javnog puta narušava komunalne, vodoprivredne ili druge objekte, troškove izrade tehničke dokumentacije i izgradnje tih objekata snosi investitor javnog puta.

### **Finansiranje izgradnje obilaznice**

#### **Član 30**

Sredstva za finansiranje izgradnje obilaznice, koja je dio državnog puta, obezbjeđuju se iz Budžeta Crne Gore i budžeta lokalne samouprave na čijoj teritoriji se obilaznica gradi.

Način finansiranja izgradnje obilaznice iz stava 1 ovog člana, uređuje se ugovorom zaključenim između organa uprave i nadležnog organa jedinica lokalne samouprave.

### **Autobusko stajalište**

#### **Član 31**

Autobuska stajališta na magistralnim i regionalnim putevima grade se van kolovoza.

Autobuska stajališta na brzom saobraćajnici, odnosno autoputu nijesu dozvoljena.

Izgradnja autobuskih stajališta koja nijesu predviđena projektom puta, vrši se uz saglasnost organa uprave, odnosno organa lokalne uprave.

Autobusko stajalište iz stava 3 ovog člana, nakon izgradnje postaje dio javnog puta.

Saobraćajno-tehničke uslove za projektovanje i uređenje autobuskih stajališta na javnim putevima izdaje organ uprave, odnosno organ lokalne uprave.

Tehničke propise za projektovanje i izgradnju autobuskih stajališta propisuje Ministarstvo.

### **Izmještanje javnog puta**

#### **Član 32**

Ako postojeći javni put, odnosno njegov dio, treba izmjestiti zbog izgradnje drugog objekta (željeznička infrastruktura, rudnik, kamenolom, akumulaciono jezero, aerodrom) javni put, odnosno njegov dio koji se izmješta mora biti izgrađen prema kategoriji tog puta.

Troškove izmještanja javnog puta, odnosno njegovog dijela iz stava 1 ovog člana, snosi investitor objekta, zbog čije izgradnje se vrši izmještanje javnog puta, odnosno njegovog dijela, ukoliko ugovorom nije drugačije predviđeno.

### **Ukrštanje javnog puta sa željezničkom infrastrukturom**

#### **Član 33**

Ako dođe do ukrštanja javnog puta sa željezničkom infrastrukturom, zbog izgradnje javnog puta, troškove izgradnje nadvožnjaka, podvožnjaka ili mjesta ukrštanja sa željezničkom infrastrukturom sa uređajima i opremom za osiguranje bezbjednosti saobraćaja na mjestu ukrštanja snosi investitor izgradnje tog puta.

Uređaje i opremu iz stava 1 ovog člana, održava pravno lice koje upravlja željezničkom infrastrukturom (u daljem tekstu: upravljač željezničke infrastrukture).

Ako izgradnjom željezničke infrastrukture dolazi do ukrštanja sa postojećim putem, troškove ukrštanja snosi investitor željezničke infrastrukture.

### **Izgradnja i održavanje objekata i opreme koji prelaze preko vodotoka**

#### **Član 34**

Troškove građenja objekata i opreme, koji prelaze preko vodotoka, a neophodni su zbog izgradnje puta, kada put prelazi vodotok ili ide uz njega, finansira investitor puta.

Održavanje objekata i opreme iz stava 1 ovog člana sastavni je dio održavanja puta.

## **Obavještanje o radovima na javnom putu**

### **Član 35**

Investitor izgradnje javnog puta ili putnog objekta, dužan je da najmanje tri dana prije početka radova na izgradnji javnog puta ili putnog objekta obavijesti javnost putem elektronskih medija.

Privredna društva, odnosno druga pravna lica koja su vlasnici ili koja upravljaju infrastrukturnim objektima ugrađenim, odnosno postavljenim u javni put (kanalizacija, vodovod, električni vodovi, elektronsko komunikacioni vodovi, gasovod, naftovod), kao i pravna lica koja namjeravaju da te objekte izgrade, moraju uskladiti radove na tim objektima sa radovima na izgradnji javnog puta.

Investitor izgradnje javnog puta ili putnog objekta dužan je da najmanje 60 dana prije početka radova iz stava 1 ovog člana, pisanim putem obavijesti lica iz stava 2 ovog člana o početku radova.

Lica iz stava 2 ovog člana, dužna su da kod rekonstrukcije ili izvođenja drugih radova na javnom putu o svom trošku, a prilikom izgradnje javnog puta o trošku investitora izgradnje javnog puta, izmijeste objekte, postrojenja, uređaje, instalacije i vodove ili ih prilagode nastalim promjenama.

U slučaju da lica iz stava 2 ovog člana ne izmijeste, odnosno ne prilagode objekte, postrojenja, uređaje, instalacije i vodove do početka izvođenja radova na izgradnji, odnosno rekonstrukciji puta ili izvođenja radova na javnom putu, odgovaraju za štetu koja nastane zbog neblagovremenog početka izmještanja.

## **Ukrštanje javnog puta sa drugim infrastrukturnim sistemom**

### **Član 36**

Ako je ukrštanje javnog puta sa drugim infrastrukturnim sistemom ili drugim putem izvedeno izgradnjom podvožnjaka ili nadvožnjaka, podvožnjak odnosno nadvožnjak smatra se objektom tog javnog puta.

Gornji stroj javnog puta u podvožnjaku sa opremom i saobraćajnom signalizacijom javnog puta, kao i sistemom za odvodnjavanje površinskih i podzemnih voda, potrebnim za pravilno i bezbjedno korišćenje javnog puta, smatra se objektom tog javnog puta.

Infrastrukturni sistem ispod nadvožnjaka sa instalacijama i postrojenjima potrebnim za pravilno i bezbjedno korišćenje tog sistema, smatra se objektom tog infrastrukturnog sistema.

Nadvožnjak, odnosno podvožnjak, izgrađen iznad, odnosno ispod autoputa smatra se dijelom tog autoputa.

## **Izgradnja dodatnih elemenata puta**

### **Član 37**

Planskim dokumentom određuju se dionice javnog puta, odnosno putnog objekta sa dodatnim elementima (širi kolovoz, trotoar, raskrsnice za potrebe naselja, trgovi, prostori za parkiranje, javna rasvjeta, svjetlosna i druga signalizacija, autobuska stajališta, biciklističke staze i trake, pješačke staze i drugo), objekti i oprema koji odgovaraju potrebama naselja.

Izgradnjom dodatnih elemenata puta iz stava 1 ovog člana, ne smije se narušiti kontinuitet trase tog puta i saobraćaja na njemu.

Dodatni elementi državnog puta, za potrebe naselja iz stava 1 ovog člana, mogu se izgraditi na zahtjev i o trošku jedinice lokalne samouprave, uz prethodno pribavljenu saglasnost organa uprave.

Izgradnju trotoara, pješačkih i biciklističkih staza, odnosno biciklističke infrastrukture, uz državni put kroz naselje finansira jedinica lokalne samouprave.

## **Objekti za zaštitu javnog puta i saobraćaja na javnom putu**

### **Član 38**

Upravljač puta dužan je da obezbijedi zaštitu javnog puta i saobraćaja na tom putu na mjestima podložnim odronjavanju ili izloženim sniježnim nanosima, bujicama i jakim vjetrovima.

Zaštita iz stava 1 ovog člana obezbjeđuje se:

- 1) izgradnjom stalnih objekata (potporni, obložni, pregradni i vjetrobranski zidovi i slično);
- 2) sađenjem zaštitnih šumskih pojaseva i drugih zasada na propisanom odstojanju od kolovoza, u okviru putnog zemljišta;
- 3) postavljanjem privremenih naprava (palisade, drvene ljese, metalne rešetke, žičane mreže i drugo).

## **VI. ODRŽAVANJE JAVNIH PUTEVA**

### **Način održavanja javnih puteva**

#### **Član 39**

Održavanje javnih puteva je izvođenje određenih vrsta radova kojima se čuva upotrebna vrijednost puta i obezbjeđuje nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Javni putevi se moraju održavati da se na njima može vršiti nesmetan i bezbjedan saobraćaj za koji su namijenjeni, a na način i pod uslovima koji su određeni ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje bezbjednost saobraćaja.

### **Vrste održavanja javnog puta**

#### **Član 40**

Održavanje javnih puteva obuhvata redovno, investiciono i hitno održavanje.

Prilikom izvođenja radova na održavanju javnog puta, upravljač puta dužan je da omogući bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Upravljač puta dužan je da vrši poslove redovnog održavanja javnih puteva u skladu sa godišnjim programom iz člana 14 ovog zakona.

Poslove redovnog održavanja javnih puteva upravljač puta, može obavljati neposredno ili zaključivanjem ugovora sa izvođačem radova za redovno održavanje.

### **Redovno održavanje javnog puta**

#### **Član 41**

Redovno održavanje javnog puta obuhvata:

- 1) pregled, utvrđivanje i ocjenu stanja javnih puteva, putnih objekata, saobraćajne signalizacije i opreme puta;
- 2) mjestimično popravljavanje kolovozne konstrukcije, potpornih i obložnih zidova, obaloutvrda i ostalih elemenata trupa puta;
- 3) čišćenje kolovoza, putnih objekata i ostalih elemenata puta u granicama putnog pojasa;
- 4) površinsku obradu kolovoznog zastora;
- 5) održavanje i uređivanje bankina i bermi;
- 6) uređivanje i očuvanje kosina, nasipa, usjeka i zasjeka;
- 7) čišćenje, uređivanje i popravku jarkova, kanala, rigola, propusta i drugih djelova sistema za odvodnjavanje puta;
- 8) čišćenje, zamjenu, popravku i obnavljanje saobraćajne signalizacije i opreme;
- 9) popravku putnih objekata;



- 10) zamjenu, popravku i obnavljanje dotrajale ili uništene, odnosno oštećene opreme puta i objekata i opreme za zaštitu puta, saobraćaja i okoline;
- 11) čišćenje opreme puta i objekata, opreme za zaštitu puta, saobraćaja i okoline;
- 12) uređenje zelenih površina na putu i putnom pojasu (košenje trave, krčenje šiblja i sječenje drveća);
- 13) čišćenje snijega i leda, odnosno primjenu mjera protiv zadržavanja snijega i leda na kolovozu javnog puta i ostalim saobraćajnim površinama kao i objektima za odvodnju;
- 14) održavanje i adaptaciju električnih i mašinskih instalacija u tunelima;
- 15) druge radove na održavanju neophodne za ispravno stanje puta i objekata na njima;
- 16) obavještanje o stanju prohodnosti javnih puteva, vanrednim događajima na njima i o meteorološkim uslovima značajnim za bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Mjesto na kojem se izvode radovi redovnog održavanja mora se obilježiti propisanom saobraćajnom signalizacijom.

Bliži vrste radova na redovnom održavanju puteva iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

### **Investiciono održavanje javnog puta**

#### **Član 42**

Investiciono održavanje obuhvata sljedeće radove:

- 1) obnavljanje i zamjenu dotrajalih kolovoznih konstrukcija, odnosno njenih dijelova, nanošenje novog asfaltnog sloja određene nosivosti po cijeloj širini postojećeg kolovoza;
- 2) postavljanje šljunčanog odnosno tucaničkog zastora na neasfaltiranim putevima;
- 3) poboljšanje konstruktivnih elemenata puta, ublažavanje uzdužnih nagiba, promjenu poprečnog nagiba kolovoza, ispravku elemenata horizontalnih i vertikalnih krivina, proširenje i zamjenu kolovozne konstrukcije, bankina, ostalih elemenata trupa puta, poboljšanje elemenata raskrsnica u nivou i drugo;
- 4) izradu, obnavljanje i zamjenu dotrajalih propusta i drenažnih sistema, potpornih i obložnih zidova, složenih dilatacionih naprava i drugo;
- 5) popravku mostova, nadvožnjaka, podvožnjaka i vijadukata i antikorozivnu zaštitu čeličnih elemenata;
- 6) zamjenu provizornih i dotrajalih mostova, nadvožnjaka, podvožnjaka i vijadukata do 15 metara dužine;
- 7) popravku tunela (zamjena drenažnih sistema, hidroizolacija, tunelske obloge, izrada rasvjete i ventilacije u tunelima);
- 8) sanaciju klizišta i odrona;
- 9) postavljanje zaštitne opreme, zaštitnih objekata i uređaja za zaštitu puta i okoline;
- 10) rekonstrukciju i zamjenu sistema upravljanja saobraćajem, sistema za prikupljanje, kontrolu i upravljanje podacima (SKADA sistem) i sistema video nadzora i detekcije incidenata kao i zamjenu inteligentnih transportnih sistema;
- 11) druge radove kojima se održava put, odnosno dovodi u projektovano stanje.

Radovi iz stava 1 ovog člana, moraju se izvoditi na osnovu tehničke dokumentacije i prijave građenja, odnosno građevinske dozvole.

### **Hitno održavanje**

#### **Član 43**

Hitno održavanje javnih puteva obuhvata radove koje treba hitno izvesti, radi otklanjanja posljedica nastalih elementarnim nepogodama, vanrednim i nepredviđenim okolnostima i obezbjeđivanja prohodnosti puta i bezbjednog odvijanja saobraćaja.

Radovima na hitnom održavanju javnih puteva, smatraju se i radovi na otklanjanju nedostataka, po nalogu inspektora za državne puteve odnosno inspeksijskog organa lokalne uprave.

Upravljač puta je dužan da u roku od tri dana od početka radova na hitnom održavanju, obavijesti nadležnu inspekciju sa opisom uzroka i mjera koje će se preduzeti.

#### **Režim odvijanja saobraćaja za vrijeme izvođenja radova na održavanju**

##### **Član 44**

Radovi na održavanju javnog puta moraju se izvoditi na način kojim se po pravilu, ne obustavlja saobraćaj.

Ako bi zbog radova na održavanju javnog puta moglo doći do smetnji u normalnom odvijanju saobraćaja, izvođač radova mora, prije početka radova, obezbijediti mjesto u kome se radovi izvode i za vrijeme trajanja radova organizovati bezbjedan saobraćaj na mjestu izvođenja radova.

U slučaju obustave saobraćaja iz stava 2 ovog člana, upravljač puta dužan je da 48 sati prije početka obustave saobraćaja obavijesti javnost i organ uprave nadležan za policijske poslove.

Mjesta na kojima se izvode radovi iz stava 1 ovog člana, moraju se prije početka izvođenja radova označiti propisnom saobraćajnom signalizacijom.

#### **Održavanje pojedinih elemenata državnog puta koji prolazi kroz naselje**

##### **Član 45**

Na dijelu državnog puta koji prolazi kroz naselja, lokalne samouprave održavaju:

- autobuska stajališta, parkirališta i slične saobraćajne površine namijenjene odvijanju saobraćaja;
- prolaze iznad i ispod puta za pješake ili bicikliste;
- javnu rasvjetu, svjetlosnu saobraćajnu signalizaciju koja je namijenjena bezbjednom odvijanju saobraćaja kroz naselje;
- pješačke i biciklističke staze, odnosno biciklističku infrastrukturu;
- opremu na, uz ili nad kolovozom državnih puteva, koja je namijenjena uređenju saobraćaja, odnosno bezbjednom odvijanju saobraćaja kroz naselje;
- zelene površine i drvorede.

Lokalna samouprava snosi i troškove održavanja komunalnih objekata koji se nalaze na putu iz stava 1 ovog člana.

Organ uprave i jedinice lokalne samouprave zaključuju ugovor kojim uređuju međusobna prava i obaveze iz stava 1 ovog člana.

#### **Saobraćajna signalizacija državnog puta**

##### **Član 46**

Saobraćajna signalizacija i oprema državnog puta koji prolazi kroz naselje, mora da odgovara kategoriji tog puta.

#### **Održavanje ukrštanja državnih i opštinskih puteva**

##### **Član 47**

Održavanje ukrštanja državnih i opštinskih puteva u putnom pojasu državnog puta u nadležnosti je upravljača državnog puta.

Održavanje ukrštanja državnih puteva sa željezničkom infrastrukturom vrši se u skladu sa opštim propisima o bezbjednosti saobraćaja.

#### **Održavanje objekata**

##### **Član 48**

Održavanje objekata kojim državni put premošćava drugu komunikaciju (željeznicu, opštinski put) obezbjeđuje upravljač državnog puta.

### **Državni put na graničnom prelazu**

#### **Član 49**

Državni put na graničnom prelazu održava se u istom obimu i na jednakom nivou kao put ispred i iza graničnog prelaza.

Održavanje ostalih saobraćajnih površina na graničnom prelazu obezbjeđuju vlasnici, odnosno korisnici dodatnih površina.

### **Privremeno preusmjeravanje saobraćaja na opštinski put**

#### **Član 50**

Upravljač državnog puta može zbog zatvaranja državnog puta, privremeno preusmjeriti saobraćaj na opštinski put.

U slučaju preusmjeravanja saobraćaja sa državnog na opštinski put, ako je potrebno povećati obim održavanja na opštinskom putu ili ga osposobiti za povećan saobraćaj, lokalna samouprava ima pravo na nadoknadu troškova povećanog obima održavanja opštinskog puta.

### **Održavanje zajedničkih konstrukcija**

#### **Član 51**

Održavanje zajedničkih konstrukcija, uređaja, elemenata ili drugih vodova, instalacija i naprava u putnom pojasu puta vrši se na osnovu ugovora zaključenog između upravljača puta i vlasnika instalacija.

### **Postupanje na osnovu plana za otklanjanje elementarnih nepogoda**

#### **Član 52**

Ako na javnom putu dođe do prekida saobraćaja zbog elementarnih nepogoda (sniježnih lavina, odronjavanje terena u većem obimu, zemljotresa), a izvođač radova nije u stanju da svojim sredstvima ukloni nastale smetnje ili uspostavi saobraćaj, upravljač javnog puta postupa na osnovu plana za otklanjanje elementarnih nepogoda koji se donosi po hitnom postupku.

### **Šteta zbog neblagovremenog izvođenja radova**

#### **Član 53**

Izvođač radova je dužan da održava puteve tako da se na njima može vršiti bezbjedan saobraćaj za koji su namijenjeni.

Izvođač radova odgovara za štetu koja nastane korisnicima puta zbog propuštanja blagovremenog izvođenja potrebnih radova i preduzimanja odgovarajućih mjera na održavanju javnih puteva.

## **VII. BEZBJEDNOST DRŽAVNIH PUTEVA**

### **Bezbjednost državnih puteva u odnosu na bezbjednost saobraćaja**

#### **Član 54**

Državni putevi se planiraju, projektuju, rekonstruišu, grade i održavaju, radi nesmetanog i bezbjednog odvijanja saobraćaja na njima.

Bezbjednost državnih puteva u pogledu bezbjednosti saobraćaja na njima obezbjeđuje se sprovođenjem:

- ocjene uticaja državnih puteva na bezbjednost saobraćaja;
- revizije bezbjednosti državnih puteva;
- rangiranja državnih puteva prema bezbjednosti saobraćaja i upravljanja tim putevima;
- provjere bezbjednosti državnih puteva.

Postupci iz stava 2 ovog člana primjenjuju se u fazi planiranja, projektovanja, građenja i eksploatacije državnih puteva.

### **Ocjena uticaja državnih puteva na bezbjednost saobraćaja**

#### **Član 55**

Ocjena uticaja državnih puteva na bezbjednost saobraćaja vrši se analizom uticaja novog puta ili rekonstrukcije postojećeg puta na bezbjednost saobraćaja.

Ocjenu uticaja iz stava 1 ovog člana, vrši stručna komisija koju obrazuje upravljač puta odnosno investitor.

Ocjenu uticaja iz stava 1 ovog člana vrši stručna komisija koja je nezavisana od upravljača puta odnosno investitora, od kojih najmanje jedan član komisije treba da ispunjava uslove iz člana 63 ovog zakona.

O ocjeni uticaja iz stava 1 ovog člana stručna komisija sačinjava izvještaj o ocjeni uticaja državnog puta na bezbjednost saobraćaja koji se dostavlja upravljaču puta odnosno investitoru u roku od osam dana od dana sačinjavanja izvještaja.

Način ocjene uticaja državnih puteva na bezbjednost saobraćaja, bliži sastav stručne komisije i uslovi koje moraju da ispunjavaju članovi stručne komisije za sprovođenje ocjene uticaja i sadržaj izvještaja o ocjeni uticaja državnog puta na bezbjednost saobraćaja propisuje Ministarstvo.

### **Revizija bezbjednosti državnih puteva**

#### **Član 56**

Revizija bezbjednosti državnih puteva vrši se ocjenjivanjem parametara koji se odnose na karakteristike projekata za putnu infrastrukturu u svim fazama projektovanja, od planiranja do početka eksploatacije puta za novi put, odnosno za rekonstrukciju državne putne infrastrukture u odnosu na bezbjedno odvijanje saobraćaja na njima.

Revizija bezbjednosti državnih puteva vrši se prilikom izrade tehničke dokumentacije i izgradnje državnog puta.

Reviziju bezbjednosti državnih puteva vrši nezavisni revizor ili tim nezavisnih revizora koji imaju sertifikat za revizora bezbjednosti puteva.

Sertifikat iz stava 3 ovog člana izdaje Ministarstvo.

Revizor za bezbjednost državnih puteva kojeg angažuju upravljač puta odnosno investitor dužan je da u fazi planiranja, projektovanja i izgradnje državnog puta sačini izvještaj o bezbjednosnim elementima.

Upravljač puta, odnosno investitor dužni su da postupe u skladu sa izvještajem revizora za bezbjednost puteva, a ukoliko nijesu u mogućnosti da postupe u skladu sa izvještajem, dužni su da Ministarstvu i revizoru za bezbjednost puteva dostave pisano obrazloženje.

U slučaju iz stava 6 ovog člana, Ministarstvo je dužno da preduzme odgovarajuće mjere u odnosu na izvještaj revizora.

### **Rangiranje državnih puteva prema bezbjednosti saobraćaja i upravljanje tim putevima**

#### **Član 57**

Rangiranje državnih puteva prema bezbjednosti saobraćaja i upravljanje tim putevima je postupak u kojem se vrši definisanje, analiza i rangiranje dionica putne mreže koja je u eksploataciji više od tri godine i na kojima se dogodio veliki broj saobraćajnih nezgoda sa tragičnim posljedicama u odnosu na intenzitet saobraćaja.

Postupak rangiranja i upravljanja putevima iz stava 1 ovog člana sprovodi organ uprave preko pravnog lica izabranog u postupku javnog nadmetanja u skladu sa zakonom.

Rangiranje i upravljanje putevima u odnosu na bezbjednost saobraćaja vrši se na osnovu:

- 1) broja saobraćajnih nezgoda koje se dogode na dionici puta; ili

2) snimljenih tehničkih elemenata dionice puta.

Provjera bezbjednosti državnih puteva vrši se radi određivanja bezbjednosne karakteristike puta i da bi se smanjio broj saobraćajnih nezgoda na njima.

Provjera iz stava 4 ovog člana, uključuje povremenu kontrolu državnih puteva i analizu mogućih uticaja radova na putu na bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Provjeru iz stava 4 ovog člana, vrši Inspekcija za državne puteve.

Bliže uslove koje treba da ispunjavaju državni putevi u odnosu na bezbjednost saobraćaja, reviziju bezbjednosti državnog puta, provjeru bezbjednosti državnog puta, sadržaj izveštaja o reviziji i izveštaja o provjeri, sastav stručne komisije i uslove koje ispunjavaju članovi stručne komisije za sprovođenje revizije i provjere, praćenje stanja bezbjednosti saobraćaja, rangiranje i upravljanje putevima i uticaj puta na saobraćajne nezgode propisuje Ministarstvo.

### **Minimalno-bezbjednosni uslovi za tunele**

#### **Član 58**

Tuneli duži od 500 m na državnim putevima koji pripadaju transevropskoj putnoj mreži, moraju da ispunjavaju minimalno-bezbjednosne uslove, radi sprječavanja ugrožavanja ljudskih života, životne sredine, tunelskih instalacija i pružanja zaštite u slučaju nezgode.

Tuneli moraju da ispunjavaju uslove iz stava 1 ovog člana, prilikom planiranja, projektovanja, građenja i eksploatacije tehničkih elemenata tunela, rasvjete, signalizacije, označavanja tunela i zaštitne i bezbjednosne opreme u tunelima.

Bliže minimalno-bezbjednosne uslove iz stava 2 ovoga člana propisuje Ministarstvo, uz prethodno pribavljenu saglasnost organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove i organa državne uprave nadležnog za poslove uređenja prostora i zaštite životne sredine.

### **Bezbjednost saobraćaja u tunelima**

#### **Član 59**

Za bezbjednost saobraćaja u tunelima na državnom putu koji pripadaju transevropskoj putnoj mreži i ispunjavanje minimalno-bezbjednosnih uslova za tunele odgovoran je organ uprave odnosno upravljač puta.

Za svaki tunel duži od 500 metara na državnom putu koji pripada transevropskoj putnoj mreži na teritoriji Crne Gore određuje se upravljač tunela.

Upravljač tunela iz stava 2 ovog člana po pravilu je upravljač puta na kome se tunel nalazi.

Za tunele koji se nalaze na teritoriji Crne Gore i susjedne države može se odrediti zajednički upravljač tunela.

Ako su u slučaju iz stava 4 ovog člana određena dva upravljača tunela, odluka o bezbjednosti saobraćaja u tunelu, koju donosi upravljač tunela, donosi se uz prethodnu saglasnost drugog upravljača tunela.

### **Obaveze upravljača tunela**

#### **Član 60**

Upravljač tunela dužan je da zabrani ili ograniči saobraćaj ili zatvori tunel, ako tunel ne ispunjava minimalno-bezbjednosne uslove propisane za tunele i odredi uslove pod kojima se saobraćaj može ponovo uspostaviti ili tunel otvoriti.

Upravljač tunela dužan je da:

- 1) obezbijedi ispunjavanje propisanih bezbjednosnih uslova;
- 2) utvrdi organizacione i operativne planove, kao i planove za obuku za slučaj opasnosti i opremanje hitnih službi;
- 3) utvrdi postupak za hitno zatvaranje tunela u slučaju opasnosti;
- 4) sprovodi neophodne mjere za smanjenje rizika;

- 5) sačini analizu rizika koji utiču na bezbjednost, karakteristike i vrstu saobraćaja, dužinu i geometriju tunela sa prognozom broja prolazaka teretnih vozila dnevno;
- 6) dostavi Ministarstvu i organu uprave dokumentaciju o bezbjednosti sa analizom rizika iz tačke 5 ovog stava.

Izradu analize iz stava 2 tačka 5 ovog člana, može da vrši samo pravno lice koje je nezavisno od upravljača tunela.

### **Vanredni događaj ili nezgoda koja nastaje u tunelu**

#### **Član 61**

Upravljač tunela dužan je da za svaki vanredni događaj ili nezgodu koja nastane u tunelu sačini izvještaj i dostavi licu odgovornom za bezbjednost u tunelu iz člana 62 ovog zakona, nadležnim inspekcijskim organima i hitnim službama, najkasnije u roku od 30 dana od dana nastanka događaja.

Hitnim službama iz stava 1 ovog člana smatraju se policija, vatrogasne službe, spasilačke službe, službe upravljača tunela, kao i druge službe koje intervenišu u slučaju nezgode.

Ako upravljač tunela, na osnovu saradnje sa organima nadležnim za sprovođenje istrage, dobije podatke koji sadrže analizu okolnosti vanrednog događaja ili nezgode u tunelu, dužan je da te podatke dostavi licu odgovornom za bezbjednost u tunelu i hitnim službama, najkasnije u roku od 30 dana od dana prijema podataka.

Upravljač tunela dužan je da izvještaj iz stava 1 ovog člana i podatke iz stava 3 ovog člana dostavi Ministarstvu u roku od 30 dana od dana nastupanja vanrednog događaja ili nastanka nezgode, odnosno od dana prijema tih podataka.

Izvještaj iz stava 4 ovog člana dostavlja se Vladi.

Izvještaj iz stava 5 ovog člana dostavlja se i Evropskoj komisiji, najkasnije u roku od 30 dana od dana dostavljanja izvještaja.

### **Lice odgovorno za bezbjednost u tunelu**

#### **Član 62**

Upravljač tunela dužan je da, za tunel kojim upravlja, odredi lice odgovorno za bezbjednost u tunelu uz saglasnost Ministarstva, radi sprovođenja preventivnih i zaštitnih mjera kojima se obezbjeđuje bezbjednost učesnika u saobraćaju i zaposlenih u tunelu.

Lice odgovorno za bezbjednost u tunelu obavlja poslove kojima se obezbjeđuje primjena propisa o bezbjednosti tunela.

Lice odgovorno za bezbjednost u tunelu mora biti nezavisno od upravljača tunela i ne smije postupati po nalogima upravljača tunela u vezi sa poslovima koje vrši, a može biti zaposleno kod upravljača tunela ili hitnim službama tunela.

Lice iz stava 3 ovog člana može biti određeno kao odgovorno lice za više tunela na jednom području.

Lice iz stava 3 ovog člana dužno je da:

- 1) obezbijedi koordinaciju sa hitnim službama i učestvuje u pripremi operativnih planova sa šematskim prikazima;
- 2) učestvuje u planiranju, procjeni i sprovođenju aktivnosti u slučajevima opasnosti;
- 3) učestvuje u utvrđivanju bezbjednosnih šema i specifikacije objekata, opreme i aktivnosti u funkciji tunela, za nove tunele, kao i za tunele koji se rekonstruišu;
- 4) provjerava obučenosť zaposlenih u tunelima i hitnim službama i učestvuje u organizovanju vježbi koje se održavaju u redovnim vremenskim periodima;
- 5) provjerava da li se tunelska konstrukcija i oprema redovno održava i popravljaju;
- 6) učestvuje u procjeni svakog vanrednog događaja i nezgode.

## **Uslovi za dobijanje sertifikata za revizora bezbjednosti puteva**

### **Član 63**

Sertifikat za revizora bezbjednosti puteva može se izdati licu ako:

- 1) ima završen najmanje VII-1 nivo nacionalnog okvira kvalifikacija saobraćajne struke (smjer drumski saobraćaj), odnosno građevinske struke (smjer saobraćaj);
- 2) ima najmanje pet godina radnog iskustva iz bezbjednosti drumskog saobraćaja, odnosno projektovanja ili izvođenja radova na izgradnji puteva;
- 3) nije pravnosnažno osuđivano u poslednjih pet godina za krivična djela koja ga čine nedostojnim za obavljanje poslova revizora;
- 4) ima položen stručni ispit za revizora bezbjednosti puteva.

Stručni ispit polaže se pred komisijom koju obrazuje Ministarstvo.

Način polaganja i program stručnog ispita za revizora propisuje Ministarstvo.

## **Izdavanje sertifikata za revizora bezbjednosti puteva**

### **Član 64**

Sertifikat za revizora bezbjednosti puteva izdaje se na pet godina.

Obnova sertifikata iz stava 1 ovog člana, može se vršiti na period od pet godina, pod uslovom da lice iz stava 1 član 63 ovog zakona ima položen ispit provjere znanja za obnovu sertifikata za revizora.

Sertifikat za revizora bezbjednosti puteva oduzeće se ako:

- 1) revizor prestane da ispunjava uslove propisane ovim zakonom;
- 2) je sertifikat izdat na osnovu neistinitih i netačnih podataka;
- 3) revizor ne obavlja poslove u skladu sa zakonom.

Stručni ispit za provjeru znanja za obnovu sertifikata za revizora bezbjednosti puteva, polaže se prema programu koje propisuje Ministarstvo.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na obrascu koji propisuje Ministarstvo.

## **Uslovi za izradu tehničke dokumentacije saobraćajne signalizacije**

### **Član 65**

Poslove ovlašćenog inženjera za izradu tehničke dokumentacije saobraćajne signalizacije i opreme puta može da vrši lice koje ima završen najmanje VII-1 nivo nacionalnog okvira kvalifikacija saobraćajne struke (smjer drumski saobraćaj) i najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima izrade tehničke dokumentacije saobraćajne signalizacije i opreme puta.

Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana utvrđuje rješenjem Ministarstvo.

Registar lica iz stava 1 ovog člana vodi Ministarstvo.

## **Uslovi za revizora tehničke dokumentacije saobraćajne signalizacije**

### **Član 66**

Poslove revizora tehničke dokumentacije saobraćajne signalizacije i opreme puta može da vrši lice koje ima završen VII-1 nivo nacionalnog okvira kvalifikacija saobraćajne struke (smjer drumski saobraćaj) i najmanje pet godina radnog iskustva na izradi tehničke dokumentacije saobraćajne signalizacije i opreme puta, odnosno izvođenja radova saobraćajne signalizacije i opreme puta, kao ovlašćeni inženjer.

Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana utvrđuje rješenjem Ministarstvo.

Registar lica iz stava 1 ovog člana vodi Ministarstvo.

## **VIII. ZAŠTITA JAVNIH PUTEVA**

### **Obustava saobraćaja**

#### **Član 67**

Ministarstvo, odnosno nadležni organ lokalne uprave, može na zahtjev upravljača puta zabraniti saobraćaj na putu ili za pojedine vrste vozila na cijelom putu ili na pojedinim djelovima puta, ako se javni put nalazi u takvom stanju da se na njemu ne može obavljati saobraćaj ili samo za pojedine vrste vozila ili ako bi saobraćaj pojedine vrste vozila nanosio štetu javnom putu i objektima na putu ili ako se radovi na rekonstrukciji i održavanju javnog puta ne mogu izvesti bez obustavljanja saobraćaja ili ako drugi razlozi bezbjednosti saobraćaja na putu to zahtijevaju.

U slučaju elementarnih nepogoda koje mogu izazvati prekid saobraćaja, inspektor za puteve može privremeno obustaviti saobraćaj.

Opšta zabrana saobraćaja na putu može biti samo privremena, a zabrana saobraćaja za pojedine vrste vozila može biti privremena i stalna.

Zabrana saobraćaja mora se blagovremeno objaviti u elektronskim medijima i označiti odgovarajućim saobraćajnim znacima na javnom putu.

### **Radovi na javnom putu**

#### **Član 68**

Radovi na javnom putu ili uz njega, koji utiču na saobraćaj, odnosno zbog kojih je potrebno djelimično ili potpuno zatvaranje puta za saobraćaj, mogu se obavljati samo na osnovu dozvole koju izdaje organ uprave, odnosno nadležni organ lokalne uprave.

Dozvolu za privremenu izmjenu režima saobraćaja organ uprave, odnosno nadležni organ lokalne uprave izdaje na osnovu projekta saobraćajne signalizacije i opreme puta za vrijeme izvođenja radova.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, dozvoljeno je privremeno, djelimično ili potpuno zatvaranje puta zbog redovnog održavanja.

U slučaju rekonstrukcije puta, zahtjev za zatvaranje javnog puta ili njegovog dijela mora da sadrži podatke: o lokaciji, vrsti i obimu radova zbog kojih se predlaže zatvaranje puta, način i vrijeme trajanja njihovog izvođenja.

Dozvola za privremeno zatvaranje magistralnog, regionalnog ili opštinskog puta izdaje se za sportske i druge priredbe koje se odvijaju na putu.

Sportske i druge priredbe na autoputevima i brzim saobraćajnicama nijesu dozvoljene.

Podnosilac zahtjeva za potpuno zatvaranje puta ili njegovog dijela mora o zatvaranju puta i preusmjeravanju saobraćaja obavijestiti organ uprave nadležan za policijske poslove i javnost putem elektronskih medija i to najmanje tri dana prije zatvaranja puta.

### **Izveštaj o stanju i prohodnosti javnih puteva**

#### **Član 69**

O stanju i prohodnosti javnih puteva i o prekidu saobraćaja i vanrednim događajima na tim putevima izvođač radova iz člana 40 stav 4 ovog zakona, dužan je da svakodnevno podnosi izvještaj upravljaču puta, inspektoru za puteve i pravnom licu koje obavlja poslove pružanja tehničke pomoći na putu, radi pravovremene informisanosti svih učesnika u saobraćaju i informisanja o stanju prohodnosti puteva.

### **Poslovi pružanja tehničke pomoći na putu**

#### **Član 70**

Poslove pružanja tehničke pomoći motorizovanim učesnicima u saobraćaju na javnim putevima, davanje obavještenja o stanju prohodnosti javnih puteva i druge poslove od značaja



za nesmetano odvijanje saobraćaja na javnim putevima, može da vrši pravno lice na osnovu ugovora zaključenog sa Ministarstvom.

Pravno lice iz stava 1 ovog člana mora da ispunjava sljedeće uslove;

- da ima u vlasništvu, zakupu ili lizingu odgovarajući broj vozila za pružanje pomoći na putu;
- da ima odgovarajući broj stalno zaposlenih lica za pružanje informativnih usluga korisnicima puta.

Pravno lice iz stava 1 ovog člana, dužno je da sačini godišnji program pomoći na putevima i program informisanja i dostavi ih Ministarstvu na saglasnost.

Izveštaj o realizaciji programa iz stava 3 ovog člana pravno lice dužno je da dostavi Ministarstvu najkasnije do 31. marta tekuće za prethodnu godinu.

Ugovor iz stava 1 ovog člana zaključuje se na osnovu prethodno sprovedenog postupka javnog oglašavanja, na period od četiri godine.

Bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

### **Režim saobraćaja u zimskom periodu**

#### **Član 71**

Organ uprave, odnosno organ lokalne uprave donosi plan zimskog održavanja javnih puteva koji sadrži program aktivnosti na zimskom održavanju sa prikazom lokacija na koje se vrši postavljanje saobraćajne signalizacije za regulisanje saobraćaja u zimskom periodu.

Organ uprave, dužan je da na državnim putevima postavi saobraćajnu signalizaciju u skladu sa izmjenom režima saobraćaja u zimskom periodu.

### **Opremljenost motornih vozila koja saobraćaju javnim putem**

#### **Član 72**

Motorna i priključna vozila koja saobraćaju na javnim putevima moraju imati točkove sa pneumaticima.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, vozilo sa gusjenicama može saobraćati na javnom putu sa savremenim kolovoznim zastorom, ako su gusjenice zaštićene oblogom sa ravnim površinama ili drugim odgovarajućim oblogama.

Vozila Vojske Crne Gore ne moraju da ispunjavaju uslove iz stava 2 ovog člana, a upravljač puta ima pravo na naknadu štete koja je time prouzrokovana.

Zaprežna vozila ukupne mase do tri tone prilikom učešća u saobraćaju na putu ne moraju imati točkove sa pneumaticima.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, u vanrednim okolnostima vozila na motorni pogon sa gusjenicama mogu saobraćati na javnim putevima sa savremenim kolovoznim zastorom i ako gusjenice nijesu snabdjevene odgovarajućim oblogama uz obavezu nadoknade štete koja je time prouzrokovana.

### **Vanredni prevoz**

#### **Član 73**

Prevoz vozilima čija ukupna masa, osovinski pritisak i dimenzije ne odgovaraju propisima, odnosno tehničkom stanju puta, smatra se vanrednim prevozom.

Vanredni prevoz vrši se na osnovu dozvole za vanredni prevoz na javnom putu, koju izdaje organ uprave, odnosno organ lokalne uprave za svaki pojedinačni prevoz.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, može se izdati mjesečna dozvola za vanredni prevoz i za vozilo ili skup vozila, koji zbog svojih karakteristika ima obilježja vanrednog prevoza.

O izdatim dozvolama iz st. 2 i 3 ovog člana i vremenu za koje su izdate organ uprave, odnosno organ lokalne uprave u pisanoj formi, obavještava organ uprave nadležan za policijske poslove, Ministarstvo, odnosno inspekcijski organ lokalne uprave i komunalnu policiju, kao i izvođača radova iz člana 40 stav 4 ovog zakona i druge učesnike u saobraćaju putem elektronskih medija.

Izuzetno od stava 4 ovog člana, kada se vanredni prevoz obavlja na putu ili njegovom dijelu, organ uprave, odnosno organ lokalne uprave u pisanoj formi obavještava upravljača tog puta ili dijela puta.

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

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

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

Organ uprave, odnosno organ lokalne uprave dužan je da za izdavanje dozvole iz st. 2 i 3 ovog člana, zatraži prethodnu saglasnost organa uprave nadležnog za policijske poslove, u slučajevima prekoračenja ukupne mase vozila ili skupa vozila preko 60 t, ukupne dužine vozila ili skupa vozila preko 25 m, ukupne širine vozila ili skupa vozila preko 3 m, kao i za visinu vozila ili skupa vozila preko 4,5 m.

Organ uprave i organ uprave nadležan za policijske poslove u zavisnosti od karakteristika vanrednog prevoza, utvrđenog prevoznog puta i stepena prekoračenja propisanih vrijednosti odrediće pratnju za vanredni prevoz.

Evidenciju o izdatim dozvolama za vanredni prevoz vodi organ uprave, odnosno organ lokalne uprave.

Evidencija iz stava 11 ovog člana sadrži podatke o prevozniku kojem je izdata dozvola (naziv i sjedište prevoznika), podatke o vrsti izdate dozvole, broju pod kojim je dozvola izdata, datumu izdavanja i roku važenja dozvole, kao i podatke o javnom putu na kom se obavlja vanredni prevoz.

Način i postupak izdavanja dozvole za vanredni prevoz, obrazac zahtjeva za izdavanje dozvole za vanredni prevoz i način obilježavanja vozila kojima se obavlja vanredni prevoz propisuje Ministarstvo.

### **Štete nastale vanrednim prevozom**

#### **Član 74**

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

Lice koje obavlja vanredni prevoz dužno je da obavlja vanredni prevoz u skladu sa izdatom dozvolom.

Lice koje obavlja vanredni prevoz dužno je da nadoknadi štetu koja nastane vanrednim prevozom na javnom putu ili objektu na putu.

### **Kontrola vanrednog prevoza**

#### **Član 75**

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

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

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

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

### **Vozila koja prevoze opasne materije**

#### **Član 76**

Vozila koja prevoze opasne materije na javnim putevima moraju postupati u skladu sa zakonom kojim se uređuje prevoz opasnih materija.

### **Postavljanje, skidanje i dopunjavanje saobraćajne signalizacije**

#### **Član 77**

Za postavljanje, skidanje i dopunjavanje saobraćajne signalizacije, koja označava saobraćajno uređenje državnog puta u naselju, nadležni organ lokalne uprave mora prethodno pribaviti saglasnost organa uprave.

Pored javnog puta mogu se postavljati table i natpisi, koji upozoravaju na kulturni ili istorijski spomenik, prirodnu znamenitost ili turističko važno područje ili naselje i slično (turistička ili druga obavještajna signalizacija).

O predlogu zainteresovanog pravnog ili fizičkog lica za postavljanje turističke ili druge obavještajne signalizacije pored državnog puta odlučuje organ uprave.

O predlogu zainteresovanog pravnog ili fizičkog lica za postavljanje turističke ili druge obavještajne signalizacije pored opštinskog puta odlučuje organ lokalne uprave.

### **Zemljani putevi koji se priključuju na javne puteve**

#### **Član 78**

Zemljani putevi koji se priključuju na javne puteve sa savremenim kolovoznim zastorom moraju se izgraditi sa tvrdom podlogom ili sa istim kolovoznim zastorom kao i javni put na koji se priključuju, u dužini zahvata putnog zemljišta javnog puta.

Troškove izgradnje iz stava 1 ovog člana snosi investitor, ako se gradi novi javni put.

Troškove izgradnje iz stava 1 ovog člana snosi investitor izgradnje zemljanog puta, ako se priključuju na postojeći javni put.

### **Odobrenje za priključenje prilaznog puta**

#### **Član 79**

Vlasnici, odnosno korisnici zemljišta, odnosno objekata koji se nalaze u blizini javnog puta mogu imati prilazni put na javni put, ako za to dobiju odobrenje.

Priključivanje prilaznih puteva na javni put vrši se prvenstveno povezivanjem sa drugim prilaznim ili nekategorisanim putem koji je već priključen na javni put, a ako to nije moguće priključivanje prilaznog puta neposredno se vrši na javni put, ukoliko za to postoje saobraćajno-tehnički uslovi, odnosno saobraćajni priključak nema štetne posljedice za nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja na javnom putu.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana za državne puteve izdaje organ uprave, odnosno za opštinske puteve organ lokalne uprave.

Odobrenjem se određuju način, tehnički uslovi pod kojima je moguće izvesti priključivanje prilaznog puta na državni put.

Troškove preuređenja priključka u slučaju iz stava 2 ovog člana snosi vlasnik, odnosno korisnik objekta.

Za svaku građevinsku promjenu objekta i uređaja za obavljanje pratećih poslova ili promjenu djelatnosti, za objekte uz državni put, potrebno je odobrenje organa uprave.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana potrebno je i u slučaju kada se na postojećem prilaznom putu poveća saobraćaj ili su izmijenjeni uslovi saobraćaja.

## **Preglednost raskrsnica javnog puta**

### **Član 80**

Na raskrsnici javnog puta sa drugim putem i na ukrštanju javnog puta sa željezničkom prugom u istom nivou, moraju se obezbijediti područja preglednosti u skladu sa tehničkim uslovima za projektovanje.

Na rastojanju područja kojim je određena preglednost iz stava 1 ovog člana, zabranjeno je podizati zasade, ograde i drveće, ostavljati predmete i materijale, postavljati postrojenja i uređaje, graditi objekte, odnosno vršiti druge radnje kojima se ometa preglednost javnog puta.

Vlasnik, odnosno neposredni držalac zemljišta, koje se nalazi na rastojanju kojim je određeno područje preglednosti, dužan je da postupi po zahtjevu upravljača puta i ukloni zasade, ograde, drveće, predmete, materijale, postrojenja, uređaje i objekte iz stava 2 ovog člana, radi obezbjeđenja preglednosti puta.

Lica iz stava 3 ovog člana imaju pravo na naknadu štete zbog ograničenja korišćenja zemljišta u područjima preglednosti, koju plaća upravljač javnog puta.

## **Saobraćajni priključak na javni put**

### **Član 81**

Saobraćajni priključak na javni put gradi se u skladu sa uslovima iz člana 18 ovog zakona i zakona kojim je uređeno planiranje i izgradnja objekata.

Saobraćajni priključak iz stava 1 ovog člana, za državni put organ uprave, odnosno za opštinski put organ lokalne uprave, dozvoliće ako utvrdi da su kumulativno ispunjeni sljedeći uslovi:

- 1) nije moguće izvršiti povezivanje opštinskog, odnosno nekategorisanog puta, odnosno ulice sa opštinskim, odnosno nekategorisanim putem, odnosno ulicom koji već imaju izvedenu raskrsnicu, ukrštaj ili priključak na državni put;
- 2) saobraćajni priključak iz stava 1 ovog člana nema štetne posljedice za nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja na javnom putu.

## **Prilagođavanje saobraćajnog priključka potrebama odvijanja saobraćaja na javnom putu**

### **Član 82**

Ako se u zoni izgrađenog saobraćajnog priključka na državni put ili opštinski put, za čiju izgradnju je pribavljeno rješenje o ispunjenosti uslova organa uprave, odnosno organa lokalne uprave, promijene saobraćajni zahtjevi (opterećenje, struktura, vrsta i režim toka), vrši se rekonstrukcija saobraćajnog priključka na način da se elementi saobraćajnog priključka prilagode novonastalim saobraćajnim zahtjevima.

Odluku o prilagođavanju saobraćajnog priključka potrebama odvijanja saobraćaja na javnom putu donosi organ uprave, odnosno organ lokalne uprave.

Troškove izrade tehničke dokumentacije, pribavljanja uslova lokacije, građevinske dozvole za rekonstrukciju saobraćajnog priključka, troškove nabavke i postavljanja saobraćajne signalizacije i opreme iz stava 1 ovog člana, snosi investitor izgradnje/rekonstrukcije saobraćajnog priključka na državni, odnosno opštinski put.

## **Smanjivanje broja saobraćajnih priključaka**

### **Član 83**

Upravljač puta dužan je da prilikom rekonstrukcije državnog puta, smanji broj raskrsnica i saobraćajnih priključaka, prilaznih i nekategorisanih puteva na državni put, na najmanji mogući broj, radi povećanja kapaciteta i nivoa bezbjednosti saobraćaja na državnom putu.

## Zabrana privremenog ili stalnog zauzimanja javnog puta

### Član 84

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

- 1) izvođenje radova na putu, koji nijesu u vezi sa izgradnjom, rekonstrukcijom, održavanjem i zaštitom puta, bez saglasnosti upravljača puta;
- 2) spuštanje na put niz strane usjeka, zasjeka ili sa puta niz strane nasipa: građu, drvo za ogrijev, kamenje i drugi materijal;
- 3) puštanje stoke na put, kosine nasipa i usjeka i građenje pojila za stoku u putnom i zaštitnom pojasu;
- 4) držanje đubrišta i gnojne jame u putnom i zaštitnom pojasu;
- 5) deponovanje zemlje, otpadnog, građevinskog i drugog materijala u putnom i zaštitnom pojasu;
- 6) ispuštanje vode, otpadne vode i druge nečistoće na put i putno zemljište ili sprečavanje oticanja vode sa puta ili putnog jarka, putnog propusta i daljeg usmjeravanja voda ka njihovim recipijentima;
- 7) nanošenje blata sa prilaznog puta na javni put;
- 8) vađenje kamena, pijeska i šljunka u putnom pojasu;
- 9) korišćenje putnog jarka za navodnjavanje okolnog zemljišta;
- 10) prijanje kolovoza mazutom, naftom, motornim uljem i drugim masnim materijama;
- 11) korišćenje za pristup na put mjesto gdje nema dozvoljenog priključka;
- 12) okretanje traktora, plugova i drugih poljoprivrednih oruđa na javnom putu;
- 13) postavljanje i korišćenje svijetla ili drugog uređaja, odnosno predmeta, na putu ili pored puta, kojima se ometa bezbjedno odvijanje saobraćaja na putu;
- 14) paljenje trave i drugog rastinja na putu i drugih otpadnih predmeta i materijala;
- 15) voženje ili parkiranje na bankinama, površinama namijenjenim biciklistima i pješacima ili na drugim djelovima puta koji nijesu predviđeni za vožnju vozila, osim u slučajevima ako je parkiranje ili zaustavljanje na njima izričito dozvoljeno;
- 16) ostavljanje na putevima ili bacanje predmeta, građevinskog i drugog materijala;
- 17) uklanjanje, premještanje, zaklanjanje, oštećenje ili uništenje saobraćajnog znaka;
- 18) zaustavljanje ili ostavljanje vozila, kojima se ometa korišćenje puta;
- 19) otvaranje prolaza za vozila i pješake na žičanim ogradama pratećih sadržaja pored autoputa;
- 20) vučenje predmeta, materijala, oruđa i drugih vrsta tereta po putu (grede, balvani, grane, kameni blokovi, plugovi, drljače i slično);
- 21) oštećenje i korišćenje putnih građevinskih objekata za ispisivanje i postavljanje reklamnih i drugih sadržaja,
- 22) druge radnje kojima se oštećuje ili bi se mogao oštetiti put, umanjuje preglednost, ometa odvijanje saobraćaja odnosno ugrožava bezbjedno odvijanje saobraćaja na putu.

Izuzetno od stava 1 ovog člana na javnom putu ili njegovom dijelu mogu se postaviti kontrolno-naplatne rampe i punktovi, koji prolaze kroz prostor zaštićenog prirodnog dobra uz saglasnost upravljača puta, kao i kontrolno-naplatne rampe potrebne za naplatu putarine.

## Zaštita javnog puta od vode, sniježnih lavina, buke, zasljepljujućih efekata i drugih štetnih uticaja

### Član 85

Vlasnik ili korisnik zemljišta uz javni put mora dopustiti slobodan otok vode sa puta i odlaganje snijega na njegovom zemljištu, ako se time ne pravi šteta.

Vlasnici ili korisnici zemljišta uz javni put moraju, u skladu sa zakonom i uz nadoknadu, dopustiti pristup do putnih objekata zbog njihovog održavanja, izgradnje odvodnih jarkova,

upojnih bunara i drugih objekata za odvod vode sa puta, izgradnju privremenih ili stalnih objekata za zaštitu puta i saobraćaja na njemu u slučaju sniježnih nanosa, smetova, buke, zasljepljivanja i ostalih štetnih uticaja, koje nije moguće postaviti na putnom zemljištu.

### **Zabrana držanja građevinskog i drugog materijala pored javnog puta**

#### **Član 86**

Zabranjeno je građevinski i drugi materijal, koji ne služi za potrebe održavanja javnog puta, držati pored javnog puta unutar granica putnog zemljišta.

### **Zabrana izvođenja radova koji mogu oštetiti ili ugroziti javni put**

#### **Član 87**

Na javnom putu i putnom objektu i u blizini javnog puta i putnog objekta ne smiju se izvoditi radovi koji mogu oštetiti ili ugroziti javni put ili putni objekat, povećavati troškovi održavanja javnog puta i putnog objekta ili ometati, odnosno ugrožavati saobraćaj na javnom putu.

### **Uklanjanje masnoće i predmeta sa javnog puta**

#### **Član 88**

Lice koje nanosi masnoće, blato, posipa, deponuje ili baca materijal ili druge predmete na javni put, dužno je da ih ukloni.

Vlasnici, odnosno korisnici komercijalnih objekata pored javnih puteva, dužni su odmah očistiti dio javnog puta ispred svojih objekata koji zaprljaju posjetioci tih objekata.

Ako lice koje nanosi blato, prljavštinu, materijale i predmete na javni put, odnosno ako vlasnik ili korisnik objekta pored javnog puta ne postupi u skladu sa st. 1 i 2 ovog člana, put će očistiti izvođač radova iz člana 40 stav 4 ovog zakona o trošku tog lica.

U slučaju prosipanja opasnih i otrovnih materija na državni put, organ uprave će organizovati njegovo čišćenje o trošku lica koje je izvršilo prosipanje.

### **Uklanjanje ili označavanje stvari, materija ili vozila sa javnog puta**

#### **Član 89**

Lice koje je vlasnik, odnosno držalac stvari, materija ili vozila sa koga potiču stvari, odnosno materije, koje su se našle na javnom putu i koje mogu oštetiti javni put ili ugroziti bezbjednost saobraćaja, dužno je da ih bez odlaganja ukloni ili označi.

Ako lice, koje je vlasnik, odnosno držalac stvari, materija ili vozila sa koga potiču, ne postupi na način propisan u stavu 1 ovog člana, upravljač puta dužan je da preduzme mjere da se stvari, odnosno materije uklone ili označe, u roku koji ne može biti duži od 12 sati.

Troškove uklanjanja stvari i materija sa javnog puta, odnosno njihovo označavanje iz stava 2 ovog člana snosi lice iz stava 1 ovog člana.

Uklanjanje stvari i materija sa javnog puta mora biti izvršeno bez nanošenja štete javnom putu.

### **Označavanje i uklanjanje onesposobljenog vozila za dalju vožnju**

#### **Član 90**

Lice koje je vozač, vlasnik ili držalac onesposobljenog vozila za dalju vožnju na javnom putu, dužno je da radi bezbjednog odvijanja saobraćaja, odmah označi vozilo na način određen propisima o bezbjednosti saobraćaja i preduzme mjere da se vozilo u najkraćem roku, koji ne može biti duži od dva sata, ukloni sa javnog puta.

Ako lice koje je vozač, vlasnik ili držalac onesposobljenog vozila za dalju vožnju na javnom putu, ne postupi na način propisan u stavu 1 ovog člana, upravljač puta je dužan da odmah preduzme mjere za označavanje, odnosno uklanjanje tog vozila u roku koji ne može biti duži od dva sata od isteka roka iz stava 1 ovog člana.

Troškove uklanjanja vozila sa javnog puta, odnosno njihovog označavanja iz stava 2 ovog člana snosi lice koje je vozač, vlasnik onesposobljenog vozila za dalju vožnju na javnom putu.

Uklanjanje vozila sa javnog puta mora biti izvršeno bez nanošenja štete javnom putu.

### **Zaštitna ograda pored javnog puta**

#### **Član 91**

Radi nesmetanog i bezbjednog odvijanja saobraćaja i zaštite javnog puta od oštećenja, na mjestima na kojima se okupljaju građani u velikom broju ili postoje intenzivni pješački tokovi (sportski stadioni, sajmišta, škole, vrtići) ili na mjestima koja se koriste za držanje stoke u većem broju (pašnjaci, ergele), a koja se nalaze pored javnog puta sa velikom gustinom saobraćajnog toka, postoji obaveza postavljanja odgovarajuće ograde kojom se to mjesto odvaja od javnog puta.

Postavljanjem ograde iz stava 1 ovog člana ne smije se umanjiti preglednost na javnom putu.

Upravljač puta određuje uslove i način postavljanja i održavanja ograde iz stava 1 ovog člana.

Ogradu iz stava 1 ovog člana, postavljaju i održavaju vlasnici, odnosno korisnici zemljišta ili objekata.

Ako vlasnik, odnosno korisnik zemljišta ili objekta ne postavi ili ne održava ogradu iz stava 1 ovog člana, postavljanje, odnosno održavanje ograde izvršiće upravljač puta o njihovom trošku.

### **Zabrana izgradnje u zaštitnom pojasu**

#### **Član 92**

U zaštitnom pojasu pored javnog puta van naselja, zabranjena je izgradnja građevinskih ili drugih objekata, kao i građenje i postavljanje postrojenja, uređaja i instalacija, osim izgradnje saobraćajnih površina pratećih, funkcionalnih sadržaja javnog puta, kao i postrojenja, uređaja i instalacija koji služe potrebama javnog puta i saobraćaja na javnom putu.

Širina zaštitnog pojasa u kome se ne mogu, bez saglasnosti organa uprave odnosno organa lokalne uprave, otvarati rudnici i kamenolomi, graditi krečane i ciglane, vaditi šljunak i pijesak, graditi šljunkare ili glinokopi, podizati industrijske zgrade i postrojenja, kao i slični objekti iznosi: pored autoputeva, brzih saobraćajnica i magistralnih puteva 60 metara, pored regionalnih puteva 40 metara, a pored opštinskih puteva 20 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa.

Širina zaštitnog pojasa u kome se ne mogu, bez saglasnosti organa uprave, odnosno organa lokalne uprave, graditi stambene, poslovne, pomoćne i slične zgrade, kopati rezervoari, septičke jame, niti podizati električni dalekovodi iznosi: pored autoputeva i brzih saobraćajnica 40 metara, pored magistralnih puteva 25 metara, pored regionalnih puteva 15 metara, a pored opštinskih puteva 10 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa.

Izuzetno od stava 3 ovog člana u brdskoplaninskim predjelima sa nepovoljnom topografijom, mogu se, uz saglasnost organa uprave, odnosno organa lokalne uprave, graditi stambene, poslovne, pomoćne i slične zgrade i u zaštitnom pojasu, ali ne bliže od: 15 metara pored autoputeva, brzih saobraćajnica i magistralnih puteva, 10 metara pored regionalnih puteva i 5 metara pored opštinskih puteva, računajući od spoljne ivice putnog pojasa.

U zaštitnom pojasu iz stava 3 ovog člana dozvoljeno je graditi stanicu za snabdijevanje motornih vozila gorivom, odnosno punjenje električnom energijom, autoservis, objekat za privremeni smještaj onesposobljenih vozila, putnu bazu, autobazu za pružanje pomoći i informacija učesnicima u saobraćaju, kao i saobraćajnu površinu komercijalnog objekta pored autoputa, brze saobraćajnice, magistralnog puta, regionalnog puta i lokalnog puta, kojem je omogućen prilaz na te puteve i koji je u funkciji tih puteva i saobraćaja (ugostiteljski, turistički,

trgovinski, sportsko-rekreativni i drugi objekti), na osnovu građevinske dozvole, odnosno prijave građenja.

Elektronsko-komunikacioni vodovi, vazdušne kablovske linije i vodovi, dalekovodi, električni vodovi niskog napona za osvjetljavanje, cjevovodi, kanalizacija, vodovod i slični objekti i mjesta ukrštanja javnog puta sa željezničkom infrastrukturom i industrijskim kolosjekom mogu se postavljati u putnom i zaštitnom pojasu puta samo po odobrenju organa uprave, odnosno organa lokalne uprave.

Odredbe st. 1 do 6 ovog člana ne odnose se na dio javnog puta koji prolazi kroz naseljeno mjesto, ako je izgrađen kao gradska ulica ili za koji je detaljnim urbanističkim planom predviđeno da će se izgraditi kao gradska ulica.

### **Granica eksproprijacije**

#### **Član 93**

Granica eksproprijacije, za javne puteve u izgradnji, nalazi se sa svake strane javnog puta, mjereno na spoljnu stranu od linije koju čine krajnje tačke poprečnog profila puta, na minimalnom odstojanju od:

- 1) 4 metra za autoputeve i brze saobraćajnice;
- 2) 2 metra za magistralne i regionalne puteve;
- 3) 1 metar za opštinske puteve.

### **Zabrana podizanja ograda**

#### **Član 94**

Zabranjeno je podizanje ograda, drveća i zasada, pored javnog puta, na način kojim se ometa preglednost javnog puta i ugrožava bezbjednost saobraćaja.

### **Zabrana podizanja spomenika**

#### **Član 95**

Pored javnih puteva na udaljenosti do 10 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa nije dozvoljeno podizati spomenike i postavljati spomen natpise, krajputaše i druge spomen znakove.

### **Zabrana obavljanja radova bez saglasnosti**

#### **Član 96**

Zabranjeno je bez saglasnosti organa uprave, odnosno organa lokalne uprave obavljati radove van zaštitnog pojasa javnog puta, koji bi mogli prouzrokovati promjenu vodotoka, vodostaja ili visinu podzemne vode ili na drugi način uticati na put za bezbjedno odvijanje saobraćaja na njemu ili izvoditi radove suprotno izdatoj saglasnosti organa uprave, odnosno organa lokalne uprave.

### **Pošumljavanje i uređivanje korita rijeka**

#### **Član 97**

Pravna i fizička lica koja uz javni put vrše pošumljavanje, uređenje korita rijeka, uređenje bujica moraju dobiti saglasnost organa uprave i prilagoditi vrstu i obim radova tako da se put ne ugrožava.

### **Zaštita postojećih javnih puteva od spiranja i odronjavanja**

#### **Član 98**

Radi zaštite postojećih javnih puteva od spiranja i odronjavanja upravljač puta je dužan da zemljane kosine usjeka, zasjeka i nasipa, kao i putni pojas ozeleni travom i drugim rastinjem, na način koji ne ometa preglednost na javnom putu.



## **Postavljanje reklama na javnom putu**

### **Član 99**

Reklamne table i panoi, uređaji za obavještanje ili oglašavanje mogu se postavljati na državnom putu, odnosno pored tog puta na udaljenosti do 3 metra, mjereno sa spoljne strane od ivice kolovoza do najbliže tačke reklamne table i panoa, odnosno uređaja za obavještanje ili oglašavanje, po pravilu sa desne strane u smjeru odvijanja saobraćaja, pod uglom 70° do 90° u odnosu na osu puta, odnosno pod uglom pod kojim će se izbjeći refleksija svjetlosti farova vozila.

Izuzetno od stava 1 ovog člana reklamne table i panoi, uređaji za obavještanje ili oglašavanje mogu se postavljati na opštinskom putu, odnosno pored tog puta na udaljenosti do 1 metar.

Rastojanje donje ivice table natpisa, koji se postavljaju pored puta, iznosi najmanje 1,2 metra od gornje kote kolovoza.

Natpisi koji su izdignuti iznad kolovoza puta mogu se postavljati tako da rastojanje od donje ivice natpisa do gornje kote kolovoza iznosi najmanje 4,7 metra.

Reklamne table i panoi, uređaji za obavještanje ili oglašavanje ne mogu se postavljati:

- 1) na mjestima gdje ugrožavaju postojeći prostor u funkcionalnom i ambijentalnom pogledu,
- 2) u trouglovima preglednosti međusobnog ukrštanja puteva, kao i njihovog ukrštanja sa željezničkom prugom,
- 3) na mjestima gdje bi svojim položajem onemogućavali vidljivost i pravovremenu uočljivost saobraćajne signalizacije,
- 4) na nepreglednim djelovima puta (unutrašnja strana krivine, zasjeci, usjeci, prevoji, suženi djelovi puta i sl., mostovima, propustima, nadvožnjacima, podvožnjacima i tunelima).

Na autoputu i pripadajućem putnom pojasu tog puta, nije dozvoljeno postavljanje reklamnih tabli i panoa, uređaja za obavještanje ili oglašavanje, osim na odmorištima, i to na način da se ne ugrožava bezbjednost saobraćaja na autoputu.

## **Građenje žičara iznad javnih puteva**

### **Član 100**

Za građenje žičara iznad javnih puteva ili uz njih, investitor mora pribaviti saglasnost organa uprave, odnosno organa lokalne uprave.

Javni put, kojeg ukršta žičara, mora biti osiguran sa odgovarajućom sigurnosnom spravom.

Troškove osiguranja iz stava 2 ovog člana i održavanja snosi investitor, odnosno upravljač žičare.

## **Prostori za parkiranje vozila**

### **Član 101**

Prostori za parkiranje vozila (parking prostori) pored ugostiteljskih objekata na državnim i opštinskim putevima moraju biti izgrađeni u skladu sa članom 26 ovog zakona.

Vlasnici, odnosno korisnici parking prostora iz stava 1 ovog člana dužni su da putni pojas uz parking prostor ozelene travom ili ukrasnim šibljem, odnosno drugim rastinjem koje ne ometa preglednost puta.

Parking prostori se moraju održavati u skladu sa ovim zakonom.

## **Saobraćajni znak**

### **Član 102**

Na saobraćajni znak ili stub na koji je znak postavljen, zabranjeno je stavljati sve što nije u vezi sa značenjem samog saobraćajnog znaka.

Zabranjeno je neovlašćeno uklanjanje ili oštećenje saobraćajnih znakova i opreme puta ili izmjena značenja saobraćajnih znakova.

### **Miniranje u blizini javnog puta**

#### **Član 103**

Ako se u blizini javnog puta ili objekta na putu vrši miniranje izvođač radova, odnosno lice koje koristi objekat, dužno je da pored postavljanja saobraćajnih znakova obezbijedi prisustvo lica koje će regulisati saobraćaj na udaljenosti od najmanje 200 metara od mjesta na kojem se vrši miniranje.

### **Mjere radi sprječavanja oštećenja javnog puta i ometanja bezbjednog odvijanja saobraćaja**

#### **Član 104**

Upravljač puta dužan je da u obavljanju poslova zaštite javnog puta, svakodnevno sprovodi aktivnosti na utvrđivanju zauzeća javnog puta, bespravnog izvođenja radova na javnom putu i u zaštitnom pojasu i svih drugih činjenja kojima se bitno oštećuje ili bi se mogao oštetiti javni put ili ometi bezbjedno odvijanje saobraćaja na javnom putu.

Upravljač puta, u slučajevima iz stava 1 ovog člana, dužan je da bez odlaganja obavijesti nadležni inspeksijski organ.

## **IX. NADZOR**

### **Nadzor nad zakonitošću i cjelishodnošću rada**

#### **Član 105**

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i propisa donijetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo.

### **Inspeksijski nadzor**

#### **Član 106**

Poslove inspeksijskog nadzora za državne puteve vrši inspektor za državne puteve u skladu sa ovim zakonom i Zakonom o inspeksijskom nadzoru.

Poslove inspeksijskog nadzora za opštinske puteve, kao i djelove državnog puta unutar granice naselja vrši inspeksijski organ lokalne uprave.

Inspeksijski nadzor nad ispunjavanjem minimalno-bezbjednosnih uslova za tunele, pored inspektora za državne puteve, vrše i drugi inspeksijski organi u okviru svojih nadležnosti.

Inspeksijski nadzor nad ispunjavanjem minimalno-bezbjednosnih uslova za tunele sprovodi se periodično na period ne duži od šest godina.

Pored ovlašćenja utvrđenim Zakonom o inspeksijskom nadzoru, inspektor za državne puteve, odnosno inspeksijski organ lokalne uprave ima i ovlašćenje da:

- 1) pregleda radove na rekonstrukciji i održavanju javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta;
- 2) pregleda tehničku i drugu dokumentaciju za rekonstrukciju i održavanje javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta;
- 3) kontroliše izvođenje radova redovnog održavanja puteva, koji su predmet ugovora o održavanju javnih puteva;
- 4) kontroliše stanje javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta;
- 5) prati pravilno održavanje javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta u skladu sa tehničkim i drugim propisima i uslovima kojima se osigurava sposobnost javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta za nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja;
- 6) kontroliše uslove odvijanja saobraćaja na javnom putu;
- 7) kontroliše pravilno i redovno sprovođenje propisanih mjera zaštite javnog puta;

- 8) prati primjenu tehničkih propisa, tehničkih normativa i standarda i normi kvaliteta prilikom izvođenja radova i upotrebe materijala kod rekonstrukcije i održavanja javnog puta;
- 9) kontroliše da li izvođač radova na rekonstrukciji javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta vodi knjigu inspekcije i građevinski dnevnik na propisan način;
- 10) provjerava da li se javni put, njegov dio i putni objekat koristi na osnovu izdate upotrebne dozvole i da li je izdata na propisan način;
- 11) vrši provjeru bezbjednosti državnih puteva u eksploataciji;
- 12) vrši provjeru ispunjavanja minimalno-bezbjednosnih uslova tunela.

### **Mjere i radnje inspektora**

#### **Član 107**

Radi otklanjanja utvrđenih nepravilnosti inspektor za državne puteve, odnosno inspeksijski organ lokalne uprave je, pored ovlašćenja utvrđenih Zakonom o inspeksijskom nadzoru, ovlašćen i obavezan da subjektu nadzora:

- 1) naredi zabranu saobraćaja ili saobraćaja određene vrste vozila na javnom putu, njegovom dijelu i putnom objektu kojima se ugrožava ili može biti ugrožena bezbjednost saobraćaja ili kojima se nanosi šteta javnom putu;
- 2) naredi otklanjanje nedostataka na javnom putu, njegovom dijelu i putnom objektu kojima se ugrožava ili može biti ugrožena bezbjednost saobraćaja;
- 3) naredi investitoru pribavljanje upotrebne dozvole, u roku koji ne može biti kraći od 30 dana, ako utvrdi da se javni put, njegov dio ili putni objekat, za koji je izdata građevinska dozvola, koristi bez upotrebne dozvole, a ako investitor ne pribavi upotrebnu dozvolu u utvrđenom roku, privremeno zabrani saobraćaj na javnom putu, njegovom dijelu ili putnom objektu;
- 4) naredi otklanjanje nedostataka u utvrđenom roku, ako utvrdi da se prilikom izvođenja radova i upotrebe materijala pri rekonstrukciji i održavanju javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta, ne primjenjuju tehnički propisi, tehnički normativi i standardi i norme kvaliteta, kao i propisani uslovi za bezbjednost saobraćaja, a ako se u utvrđenom roku nedostaci ne otklone, zabrani, odnosno obustavi dalje izvođenje radova i naredi rušenje i uklanjanje izgrađenih, rekonstruisanih i održavanih djelova javnog puta ili putnog objekta na kojima nijesu otklonjeni naređeni nedostaci;
- 5) naredi izradu analize rizika iz člana 60 ovog zakona, odnosno primjenu mjera za smanjenje rizika, u slučaju kada za tunele koji su u eksploataciji nije moguće primijeniti propisane minimalno-bezbjednosne uslove.

### **Ovlašćenje inspektora**

#### **Član 108**

Pored upravnih mjera i radnji propisanih Zakonom o inspeksijskom nadzoru, inspektor za državne puteve, odnosno inspeksijski organ lokalne uprave preduzima i sljedeće upravne mjere i radnje:

- 1) zabrani, odnosno obustavi izvršenje radova koji se izvode protivno zakonu i drugim propisima, tehničkim normativima i tehničkim standardima i normama kvaliteta prilikom izvođenja radova i upotrebe materijala pri rekonstrukciji i održavanju javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta suprotno uslovima odvijanja saobraćaja na javnom putu, njegovom dijelu i putnom objektu ili suprotno propisanim mjerama zaštite javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta;
- 2) naredi rušenje i uklanjanje objekata izgrađenih, odnosno postavljenih u zaštitnom pojasu javnog puta i uklanjanje deponija i smeća, izgrađenih, postavljenih ili ostavljenih suprotno odredbama ovog zakona;
- 3) naredi rušenje i uklanjanje ograda, drveća, zasada, građevinskog i drugog materijala i natpisa podignutih, ostavljenih ili postavljenih suprotno odredbama ovog zakona;

- 4) naredi rušenje i uklanjanje objekata, cjevovoda, vodova, instalacija sa javnog puta, njegovog dijela, putnog objekta i putnog pojasa, osim objekata cjevovoda, vodova i instalacija za koje je ustanovljeno pravo službenosti, pravo korišćenja ili drugo pravo određeno zakonom;
- 5) zabrani radove koji se izvode u neposrednoj blizini javnog puta, njegovog dijela i putnog objekta, a koji mogu ugroziti njihovu stabilnost i bezbjednost saobraćaja;
- 6) zabrani saobraćaj na javnom putu vozilu kojim se obavlja vanredan prevoz bez posebne dozvole;
- 7) naredi postavljanje fizičkih prepreka kojima se onemogućava priključenje na javni put bez prethodno pribavljene saglasnosti organa uprave, odnosno građevinske dozvole.

## X. KAZNE NE ODREDBE

### Član 109

Novčanom kaznom od 1.500 eura do 10.000 eura kazniće se za prekršaj pravo lice, ako:

- 1) u vrijeme izvođenja radova ne vrši poslove redovnog održavanja na tom putu ili dijelu puta ili objekta (član 27);
- 2) u roku od tri dana od početka radova na hitnom održavanju, ne obavijesti nadležnu inspekciju sa opisom uzroka i mjera koje će se preduzeti (član 43 stav 3);
- 3) ne održava puteve tako da se na njima može vršiti bezbjedan saobraćaj za koji su namijenjeni (član 53 stav 1);
- 4) ne postupi u skladu sa izvještajem revizora za bezbjednost puteva o bezbjednosnim elementima i mjerama ili ne preduzme potrebne mjere radi obavještanja Ministarstva i revizora za bezbjednost puteva (član 56 stav 6);
- 5) ne zabrani ili ograniči saobraćaj u tunelu, odnosno zatvori tunel ako ne ispunjava minimalno-bezbjednosne uslove propisane za tunele i ne sprovodi mjere neophodne za ispunjavanje minimalno-bezbjednosnih uslova za tunele (član 60 st. 1 i 2);
- 6) radi obezbjeđivanja bezbjednosti učesnika u saobraćaju i zaposlenih u tunelu, ne preduzme mjere iz člana 62 stav 5;
- 7) ne podnosi izvještaj svakodnevno upravljajuću putu, inspektoru za puteve i pravnom licu koje obavlja poslove pružanja tehničke pomoći na putu, radi pravovremene informisanosti svih učesnika u saobraćaju i informisanja o stanju prohodnosti puteva (član 69);
- 8) vozi motorna i priključna vozila na javnim putevima bez točkova sa pneumaticima (član 72 stav 1);
- 9) ne obavlja vanredni prevoz u skladu sa izdatom dozvolom za vanrednim prevoz (član 74 stav 2);
- 10) privremeno ili stalno zauzima javni put ili njegov dio ili izvodi radove na putu koji nije u vezi sa održavanjem ili rekonstrukcijom puta u skladu sa članom 84 stav 1 ovog zakona;
- 11) izvodi radove kojima bi se mogao oštetiti ili ugroziti javni put ili putni objekat, povećati troškovi održavanja javnog puta i putnog objekta ili ometati, odnosno ugroziti saobraćaj na javnom putu (član 87);
- 12) ne ukloni masnoću, blato, odnosno deponuje ili baca materijal ili druge predmete na javni put (član 88 stav 1);
- 13) bez dozvole u zaštitnom pojasu javnog puta gradi ili rekonstruiše građevinske objekte ili u njemu postavlja druge objekte i uređaje (član 92 stav 5);
- 14) obavlja radove van zaštitnog pojasa državnog puta u suprotnosti sa uslovima izdate saglasnosti (član 96);
- 15) bez saglasnosti gradi žičare iznad ili uz javni put (član 100 stav 1);
- 16) neovlašćeno ukloni ili ošteti saobraćajni znak i putnu opremu ili izmijeni značenje saobraćajnog znaka (član 102).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 800 eura do 2.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i preduzetnik novčanom kaznom od 1500 eura do 6.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i fizičko lice novčanom kaznom od 1500 eura do 2000 eura.

#### Član 110

Novčanom kaznom od 1.000 eura do 10.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice - izvođač radova na održavanju i zaštiti puteva, ako:

- 1) ne obezbijedi zaštitu javnih puteva i saobraćaja na mjestima koja su podložna odronjavanju ili izloženim sniježnim nanosima, bujicama i jakim vjetrovima (član 38);
- 2) ne omogući bezbjedno odvijanje saobraćaja prilikom izvođenja radova na održavanju javnog puta (član 40 stav 2);
- 3) ne vrši poslove redovnog održavanja javnih puteva u skladu sa godišnjim programom iz člana 14 ovog zakona (član 40 stav 3);
- 4) prije početka radova ne obezbijedi mjesto na kojima se izvode radovi, a moglo bi zbog radova na održavanju puta doći do smetnji u normalnom odvijanju saobraćaja (član 44 stav 2);
- 5) ne postavi propisanu saobraćajnu signalizaciju radi organizovanja bezbjednog saobraćaja na mjestima na kojima se izvode radovi iz člana 44 stav 1 (član 44 stav 1);
- 6) prilikom rekonstrukcije državnog puta, ne smanji broj raskrsnica i saobraćajnih priključaka, prilaznih i nekategorisanih puteva na državni put, na najmanji mogući broj, radi povećanja kapaciteta i nivoa bezbjednosti saobraćaja na državnom putu (član 83);
- 7) odmah ne ukloni blato, prljavštinu, materijale i predmete sa javnog puta (član 88 stav 3);
- 8) kao vlasnik ili držalac stvari, materija ili vozila sa koga potiču stvari, odnosno materije, a koje su se našle na javnom putu i koje mogu oštetiti javni put ili ugroziti bezbjednost saobraćaja, bez odlaganja ne ukloni ili ne označi stvari, materije ili vozila sa koga potiču stvari, (član 89 stav 1);
- 9) ne preduzme mjere u skladu sa članom 89 stav 1 ovog zakona u roku koji ne može biti duži od 12 sati, u slučaju da vlasnik, odnosno držalac stvari, materija ili vozila sa koga potiču te mjere nije preduzeo (član 89 stav 2);
- 10) u obavljanju poslova zaštite javnog puta, svakodnevno ne sprovodi aktivnosti na utvrđivanju zauzeća javnog puta, bespravnog izvođenja radova na javnom putu i u zaštitnom pojasu i svih drugih činjenja kojima se bitno oštećuje javni put ili ometa bezbjedno odvijanje saobraćaja na javnom putu i ako o tome bez odlaganja ne obavjesti nadležni inspekcijski organ (član 104).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice izvođača radova na održavanju i zaštiti puteva novčanom kaznom od 150 eura do 1.000 eura.

#### Član 111

Novčanom kaznom od 1.200 eura do 7.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) za svaki vanredni događaj ili nezgodu koja nastane u tunelu ne sačini izvještaj i ne dostavi ga licu odgovornom za bezbjednost u tunelu iz člana 62 ovog zakona, nadležnim inspekcijskim organima i hitnim službama u roku od 30 dana od dana nastanka događaja (član 61 stav 1);
- 2) na osnovu saradnje sa organima nadležnim za sprovođenje istrage, dobije podatke koji sadrže analizu okolnosti vanrednog događaja ili nezgode u tunelu, a ne dostavi ih licu odgovornom za bezbjednost u tunelu i hitnim službama najkasnije, u roku od 30 dana od dana prijema podataka (član 61 stav 3);

- 3) izvještaj iz člana 61 stav 1 ovog zakona i podatke iz člana 61 stav 3 ovog zakona ne dostavi Ministarstvu, u roku od 30 dana od dana nastupanja vanrednog događaja ili nastanka nezgode, odnosno od dana prijema tih podataka (član 61 stav 4);
- 4) uz državni put bez odobrenja građevinski promijeni objekat, uređaje za obavljanje pratećih poslova ili djelatnosti (član 79 stav 6);
- 5) onemogći oticanje vode sa puta ili odlaganje snijega na njegovo zemljište (član 85 stav 1);
- 6) drži pored javnog puta unutar granica putnog zemljišta građevinski i drugi materijal koji ne služi za potrebe održavanja javnog puta (član 86);
- 7) ne očisti dio javnog puta ispred svojih objekata koji zaprljaju posjetioci tih objekata (član 88 stav 2);
- 8) ne podigne i ne održava zaštitnu ogradu (član 91 st.1 i 3);
- 9) podigne ograde, drveće i zasade pored javnih puteva podiže u zaštitnom pojasu tako da sprečavaju preglednost javnog puta i ugrožavaju bezbjednost saobraćaja (član 94);
- 10) pored javnih puteva na udaljenosti od 10 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa, podigne spomenike, spomen natpise, krajputaše i druge spomen znakove (član 95);
- 11) uz javni put vrši pošumljavanje, uređenje korita rijeka, uređenje bujica bez saglasnost organa uprave;
- 12) ne izgradi i/ili ne uredi parking prostore pored ugostiteljskih objekata na državnim i opštinskim putevima u skladu sa članom 26 ovog zakona (član 101);
- 13) na saobraćajni znak ili stub na kojem se znak nalazi postavi sve što nije u vezi sa značenjem samog saobraćajnog znaka, neovlašćeno ukloni saobraćajni znak, ošteti ga ili izmijeni (član 102);
- 14) ne obezbijedi postavljanje saobraćajnih znakova na udaljenosti od najmanje 200 metara od mjesta na kojem se vrši miniranje i prisustvo lica koje će regulisati saobraćaj (član 103).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 eura do 1.200 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i preduzetnik novčanom kaznom od 1000 eura do 4000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i fizičko lice novčanom kaznom od 1500 eura do 2000 eura.

#### Član 112

Novčanom kaznom od 1.200 eura do 2.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) ne plati putarinu odnosno korisničku naknadu za upotrebu javnog puta ili njegovog dijela (član 22 stav 9);
- 2) vrši saobraćaj na javnom putu ili dijelu javnog puta na kome je nadležni organ zabranio saobraćaj ili vrši saobraćaj na određenoj dionici vozilom kojem je nadležni organ zabranio vršenje saobraćaja (član 67 stav 1);
- 3) podiže zasade, ograde i drveće, ostavlja predmete i materijale, postavlja postrojenja i uređaje, gradi objekte, odnosno vrši druge radnje kojima se ometa preglednost javnog puta (član 80 stav 2);
- 4) ne označi vozilo na način određen propisima o bezbjednosti saobraćaja i ne preduzme mjere da se vozilo u najkraćem roku, koji ne može biti duži od 2 sata, ukloni sa javnog puta (član 90 stav 1).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 eura do 1.200 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i preduzetnik novčanom kaznom od 1000 eura do 4000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i fizičko lice novčanom kaznom od 150 eura do 500 eura.

#### **Član 113**

Novčanom kaznom od 800 eura do 2000 eura kazniće se za prekršaj odgovorno lice u pravom licu, ako:

- 1) se javni putevi ne održavaju na način i pod uslovima da se na njima može vršiti nesmetan i bezbjedan saobraćaj za koji su namijenjeni (član 39 stav 2);
- 2) ako lica iz člana 56 stav 3 ovog zakona ne postupe u skladu sa izvještajem revizora za bezbjednost puteva o bezbjednosnim elementima i mjerama ili ne preduzme potrebne mjere radi obavještanja Ministarstva i revizora za bezbjednost puteva (član 56 stav 6);
- 3) upravljač tunela, za tunel kojim upravlja, ne odredi lice odgovorno za bezbjednost u tunelu uz saglasnost Ministarstva, radi sprovođenja preventivnih i zaštitnih mjera kojima se obezbjeđuje bezbjednosti učesnika u saobraćaju i zaposlenih u tunelu (član 62 stav 1);
- 4) upravljač tunela ne ozeleni travom i drugim rastinjem zemljane kosine usjeka, zasjeka i nasipa i putni pojas na način koji ne ometa preglednost na javnom putu, radi zaštite postojećih javnih puteva od spiranja i odronjavanja (član 98).

### **XI. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

#### **Rok za donošenje propisa**

##### **Član 114**

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

Propisi iz člana 8 stav 6 i člana 20 stav 7 ovog zakona donijeće se u roku od tri mjeseca od dana donošenja propisa iz stava 1 ovog člana.

Do donošenja propisa iz st. 1 i 2 ovog člana primjenjivaće se propisi donijeti na osnovu Zakona o putevima ("Službeni list RCG", broj 42/04 i "Službeni list CG", br. 54/09, 36/11 i 92/17).

#### **Radno iskustvo**

##### **Član 115**

Radnim iskustvom u svojstvu ovlašćenog inženjera iz člana 65 stav 1 i člana 66 stav 1 ovog zakona smatra se i radno iskustvo koje je glavni inženjer i odgovorni inženjer, odnosno vodeći projektant i odgovorni projektant ostvario u skladu sa Zakonom o uređenju prostora i izgradnji objekata ("Službeni list CG", br. 51/08, 34/11, 35/13 i 33/14).

#### **Uplata naknade**

##### **Član 116**

Naknada iz člana 22 stav 4 ovog zakona uplaćivaće se u Fond za zaštitu životne sredine (Eko-fond).

Do početka rada Fonda za zaštitu životne sredine (Eko-fonda) sredstva od naknade iz stava 1 ovog člana uplaćivaće se u Budžet Crne Gore.

#### **Pristupanje Evropskoj elektronskoj naplati**

##### **Član 117**

Pristupanje Evropskoj elektronskoj naplati putarine izvršiće se od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.

**Primjena  
Član 118**

Odredbe člana 16 st. 5 i 6, člana 22 stav 11 i člana 61 stav 6 ovog zakona primjenjivaće se od dana pristupanja Crne Gore evropskoj Uniji.

Odredba člana 56 ovog zakona primjenjivaće se od 1. januara 2021. godine.

**Prestanak važenja  
Član 119**

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o putevima ("Službeni list RCG", broj 42/04 i "Službeni list CG", br. 54/09, 36/11 i 92/17).

**Stupanje na snagu  
Član 120**

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



## OBRAZLOŽENJE

### I. USTAVNI OSNOV

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

### II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Postojeći Zakon o putevima donesen je 2004. godine, a 2009., 2010. i 2017. godine pretrpio je određene izmjene i dopune.

S obzirom na to da je od donošenja važećeg Zakona o putevima došlo do značajnih promjena propisa koji uređuju ovu oblast, prepoznata je potreba usaglašavanja propisa u oblasti puteva i izrada novog zakona kojim će se urediti pravni položaj puteva, uslove i načine upravljanja, njihovu zaštitu i održavanje, kao i izvore i načine finansiranja, a posebno uslove izgradnje i rekonstrukcije puteva i inspekcijskog nadzora.

Predlog zakona o putevima trebalo bi da riješi uočene nedostatke i nepravilnosti u primjeni važećih propisa iz oblasti puteva, da uredi preciznije uslove i način upravljanja, zaštite i održavanja puteva, pruži rješenja za načine i izvore finansiranja puteva, omogući usaglašavanje zahtjeva u pogledu izgradnje i rekonstrukcije puteva sa Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata, kao i neophodno usaglašavanje sa propisima Evropske unije (EU).

Usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa *acquis communautaire* kao jedan od uslova pridruživanja Evropskoj uniji, a prema potpisanom Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske unije i Crne Gore, Crna Gora ima obavezu potpunog usklađivanja sa propisima EU koji uređuju ovu oblast.

Takođe, razlog za donošenje ovog zakona jeste i obaveza utvrđena Programom rada Vlade Crne Gore za 2019. godinu i obaveza utvrđena u Programu pristupanja Crne Gore EU (2018-2020).

### III. USAGLAŠENOST SA EVROPSKIM ZAKONODAVSTVOM I POTVRĐENIM MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA

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

1. Direktivom 2010/40/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 7. jula 2010. godine o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju i za veze s ostalim vrstama prevoza;
2. Direktivom 1999/62/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 17. juna 1999. godine o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila;
3. Direktiva 2006/38/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 17. maja 2006. godine o izmjeni direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje infrastrukture za teška teretna vozila;
4. Direktiva 2011/76/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 27. septembra 2011. godine o izmjeni direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila;
5. Direktivom 2004/52/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 29. aprila 2004. godine o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine u Zajednici;
6. Direktivom 2004/54/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 29. aprila 2004. godine u okviru trans-evropske putne mreže;
7. Direktivom 2008/96/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 19. novembra 2008. godine o upravljanju bezbjednošću putne infrastrukture.

#### **IV. OBRAZLOŽENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA**

##### **OSNOVNE ODREDBE (čl. 1 do 4)**

U poglavlju I koje se odnosi na Osnovne odredbe definisani su: predmet zakona koji obuhvata pravni položaj javnih i nekategorisanih puteva, način upravljanja, finansiranja i izgradnje javnih puteva, održavanje, zaštitu, nadzor kao i druga pitanja od značaja za puteve, zatim pojašnjenja izraza koji su korišćeni u ovom Zakonu, u cilju boljeg shvatanja, kako stručnoj tako i laičkoj javnosti.

##### **JAVNI PUT (čl. 5 do 12)**

U poglavlju II utvrđen je pravni status puta, elementi javnog puta, kategorizacija-podjela javnih puteva na državne i opštinske, nadležnosti za utvrđivanje kategorije i kriterijuma za kategorizaciju javnih puteva, donošenje akata o kategorizaciji javnih puteva, promjena kategorije puta, evidencija javnih puteva i stavljanje van upotrebe javnog puta.

##### **UPRAVLJANJE JAVNIM PUTEVIMA (čl. 13 do 18)**

U poglavlju III Upravljanje javnim putevima utvrđuje se šta obuhvataju poslovi upravljanja javnim putevima, ko upravlja javnim putevima, obaveza pripreme i donošenja srednjoročnog i godišnjeg programa radova na putevima. Predlogom zakona o putevima utvrđeno je da organ uprave (Uprava za saobraćaj) upravlja državnim putevima, s tim da je ostavljena mogućnost da se upravljanje autoputevima, brzim saobraćajnicama i dijelovima državnih puteva može povjeriti privrednom društvu koje osniva Vlada, kao i privrednom društvu na osnovu zakona kojim se uređuje javno privatno partnerstvo. Odredbama Predloga zakona o putevima uvode se Inteligentni transportni sistemi (ITS)

koji predstavljaju sistem informaciono-komunikacionih tehnologija u drumskom saobraćaju, koji se odnosi na puteve, vozila i učesnike u saobraćaju i koristi se za upravljanje saobraćajem i mobilnošću, upravljanje saobraćajnim incidentima i za veze sa drugim vrstama saobraćaja. Na ovaj način Predlogom zakona o putevima izvršena je implementacija Direktive 2010/40/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 7. jula 2010. godine o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju i za veze s ostalim vrstama prevoza, što je i jedan od uslova utvrđen u pregovaračkom poglavlju 14.-Saobraćajna politika i poglavlju 21.-Trans-evropske mreže. Takođe, utvrđene su nadležnosti organa uprave (Uprave za saobraćaj), kao i sadržaj i evidencija saobraćajno-tehničkih uslova za puteve.

#### **FINANSIRANJE JAVNIH PUTEVA (čl.19 do 24)**

U poglavlju IV Finansiranje javnih puteva utvrđuju se izvori za finansiranje javnih puteva, principi raspodjele prikupljenih sredstava i postupci organa nadležnih za prikupljanje sredstava, kao i naknade za korišćenje javnog puta. U skladu sa zahtjevima lica sa invaliditetom zakonom je propisano da se za vozila koja su obilježena znakom pristupačnosti ne plaća godišnja naknada za registraciju drumskih motornih vozila, traktora, priključnih vozila i drugih drumskih vozila na motorni pogon i posebna godišnja naknada za drumsku motorna vozila i njihova priključna vozila u svrhu obezbjeđenja nesmetanog odvijanja saobraćaja i pružanja informativnih usluga korisnicima puta, kao i naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta (putarina i korisnička naknada).

U odnosu na važeći Zakon o putevima ukinute su: naknada za postavljanje komercijalno-tržišnih, komercijalno-individualnih i komercijalno-informativnih natpisa na putu i pored puta; naknada za izgradnju komercijalnih objekata kojima je omogućen pristup sa puta, naknada za priključenje prilaznog puta na javne put i naknada za inostrana drumska vozila.

Naime, prve tri navedene naknade su ukinute uzimajući u obzir činjenicu da su iste regulisane Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata, kroz naknadu za komunalno opremanje zemljišta i kroz odredbe koje utvrđuju postavljanje privremenih objekata, te se na ovaj način eliminiše mogućnost dvostruke naplate. Naknada za inostrana drumska vozila predstavlja diskriminatornu naknadu i ista je ukinuta, odnosno nije se ni primjenjivala u praksi, a na osnovu bilateralnih sporazuma sa drugim državama.

Ministarstvo saobraćaj i pomorstva je prilikom izrade Predloga zakona o putevima detaljno sagledalo i analiziralo zahtjeve svih zainteresovanih strana i predložilo najbolje rješenje u cilju ukidanja administrativnih i biznis barijera, a pri tome vodeći računa da se omogući nesmetan razvoj, izgradnja i održavanje javnih puteva.

Bliže je definisan način određivanja i plaćanja naknade za upotrebu javnog puta, zatim, u skladu sa propisima EU, Predlogom zakona o putevima obrađena je i elektronska naplata putarine. Utvrđene su odredbe koje zabranjuju bilo kakvu vrstu diskriminacije korisnika pri plaćanju naknade u skladu sa tendencijom usaglašavanja propisa sa propisima EU, kao i način korišćenja i zaštitu podataka korisnika puteva u skladu sa propisima EU iz ove oblasti. Predlog zakona o putevima usklađen je sa Direktivom 1999/62/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 17. juna 1999. godine o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna

vozila i Direktivom 2004/52/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 29. aprila 2004. godine o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine u Zajednici.

### **IZGRADNJA JAVNIH PUTEVA (čl. 25 do 38)**

U poglavlju V Izgradnja javnih puteva propisani su posebni uslovi za rekonstrukciju i izgradnju pojedinih elemenata javnih puteva (dodatni elementi puta za potrebe naselja, autobuska stajališta, zajedničke konstrukcije za željezničku infrastrukturu i javni put, objekti za zaštitu javnog puta od bujica i sniježnih nanosa), procedura obavještanja o radovima na izgradnji, odnosno rekonstrukciji javnog puta, obaveze lica koja upravljaju infrastrukturnim objektima ugrađenim u javni put kao i način snošenja troškova u slučaju izmještanja javnog puta.

### **ODRŽAVANJE JAVNIH PUTEVA (čl 39 do 53)**

U poglavlju VI Održavanje javnih puteva utvrđene su vrste radova na održavanju javnih puteva, uslovi pod kojima se radovi mogu izvesti. Održavanje javnih puteva obuhvata redovno, investiciono i hitno održavanje. Na osnovu dosadašnje prakse i iz iskustva država regiona i EU uvedena je nova vrsta održavanja tj. hitno održavanje javnih puteva koje obuhvata radove koje treba hitno izvesti, radi otklanjanja posljedica nastalih elementarnim nepogodama, vanrednim i nepredviđenim okolnostima i obezbeđivanja prohodnosti puta i bezbjednog odvijanja saobraćaja. Radovima na hitnom održavanju državnih puteva, smatraju se i radovi na otklanjanju nedostataka, po nalogu inspektora za državne puteve, odnosno inspeksijskog organa lokalne uprave.

Takođe, propisano je da se radovi na održavanju javnog puta moraju izvoditi na način kojim se po pravilu ne obustavlja saobraćaj. Definisana je nadležnost i odgovornost za održavanje pojedinih elemenata puta, saobraćajne signalizacije, održavanje ukrštanja državnih sa opštinskim putevima, održavanje objekata kojima državni put premošćava drugu komunikaciju (željeznica, lokalni put).

### **BEZBJEDNOST DRŽAVNIH PUTEVA (čl. 54 do 66)**

U poglavlju VII Bezbjednost državnih puteva uvode se odredbe Direktive 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture i odredbe Direktive 2004/54/EZ o minimalnim bezbjednosnim zahtjevima za tunele u okviru trans-evropske putne mreže. Propisane su nadležnosti za upravljanje tunelima dužim od 500 metara koji se nalaze na trans-evropskoj putnoj mreži, dužnosti upravljača tunela i savjetnika za bezbjednost u tunelu koje se odnose na davanje izveštaja o vanrednim događajima i saobraćajnim nezgodama u tunelu. Osim navedenog, uvedene su osnove za propisivanje pojedinih podzakonskih akata čijim će se usvajanjem nastaviti usklađivanje sa ovom Direktivom.

U ovom poglavlju obrađena je oblast izdavanja rješenja za fizička lica za projektovanje i reviziju za fazu saobraćajne signalizacije i opreme puta.

Naime, tokom proteklih decenija, u cijelom svijetu je došlo do velikog porasta problema u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima. Svjetska zdravstvena organizacija je predstavila Izveštaj o porastu broja saobraćajnih nezgoda u kojim se predviđa da će saobraćajne nezgode kao "vodeći uzrok smrtnosti" skočiti sa

devetnaestog mjestu u 1990. godini na treće mjesto u 2020. godini. Drumski saobraćaj je veoma složena pojava pri kojoj dolazi do mnogih konfliktnih situacija. Da bi se povećala bezbjednost saobraćaja na putevima, potrebno je sprovesti više mjera koje imaju za cilj otklanjanje, odnosno smanjenje opasnosti. Analizirajući moguće uzroke, drumski saobraćaj možemo pojednostavljeno posmatrati kroz osnovne podsisteme, odnosno četiri karakteristične grupe za bezbjednost saobraćaja na putu, i to: čovjek, vozilo, put i okolina. Istraživanja iz ove oblasti su ukazala da je uticaj puta na nastanak saobraćajne nezgode mali (u literaturi se kreće oko 12%). Da bi se ovaj faktor bezbjednosti smanjio potrebno je izvršiti temeljne promjene u projektovanju, izvođenju, održavanju, eksploataciji puteva, ali takođe i u projektovanju saobraćajne signalizacije i opreme puta. U tom cilju kroz Poglavlje VII Predloga zakona o putevima prihvaćena je pozitivna praksa država EU čime će se stanje bezbjednosti saobraćaja na putevima u dijelu putne infrastrukture znatno unaprijediti.

### **ZAŠTITA JAVNIH PUTEVA (čl. 67 do 104)**

U poglavlju VIII Zaštita javnih puteva uređena je ko i iz kojih razloga može zabraniti saobraćaj na putu ili za pojedine vrste vozila na cijelom putu ili na pojedinim njegovim djelovima. Nadalje, propisani su uslovi i način obavljanja vanrednog prevoza tj. prevoz vozilima čija ukupna masa, osovinski pritisak i dimenzije ne odgovaraju propisima, odnosno tehničkom stanju puta. Kontrola osovinskog opterećenja, ukupne dozvoljene mase i dimenzija vozila na državnim putevima sastavni je dio redovnog održavanja i vrši je organ uprave preko izvođača uz prisustvo organa uprave nadležnog za poslove policije, odnosno organ uprave nadležan za poslove policije samostalno. U cilju poboljšanja bezbjednosti saobraćaja na putevima propisano je da je upravljač puta dužan da prilikom rekonstrukcije državnog puta, smanji broj raskrsnica i saobraćajnih priključaka, prilaznih i nekategorisanih puteva na državni put, na najmanji mogući broj, radi povećanja kapaciteta i nivoa bezbjednosti saobraćaja na državnom putu.

Propisane su zabrane držanja građevinskog i drugog materijala pored javnog puta, zabrana izvođenja radova koji bi mogli oštetiti ili ugroziti javni put, uklanjanje predmeta sa javnog puta, zabrana izgradnje u zaštitnom pojasu, zaštita postojećih javnih puteva od spiranja i odronjavanja, pravila za postavljanje reklama na javnom putu i prostori za parkiranje vozila.

U predmetnom poglavlju je obrađen režim saobraćaja u zimskom periodu, postavljanje, skidanje i dopunjavanje saobraćajne signalizacije, odobrenje za priključenje prilaznog puta i preglednost raskrsnica

### **NADZOR (čl.105 do 108)**

U poglavlju IX Nadzor utvrđeno je da nadzor nad sprovođenjem ovog Zakona i propisa donijetih na osnovu ovog Zakona vrši Ministarstvo. Poslove inspekcijskog nadzora za državne puteve vrši inspektor za državne puteve u skladu sa ovim zakonom i Zakonom o inspekcijskom nadzoru. Poslove inspekcijskog nadzora za opštinske puteve, kao i djelove javnog puta vrši inspekcijski organ lokalne uprave nadležan za poslove saobraćaja. Inspekcijski nadzor nad ispunjavanjem minimalno-bezbjednosnih uslova za tunele, pored inspektora za državne puteve, vrše i drugi inspekcijski organi u okviru svojih nadležnosti.

### **KAZNENE ODREDBE (čl. 109 do 113)**

U poglavlju X Kaznene odredbe utvrđene su kaznene mjere za privredni prestup za pravno lice i prekršaj za pravno lice, preduzetnika i fizičko lice.

### **PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE (čl. 114 do 120)**

U poglavlju XI Prelazne i završne odredbe definisan je rok od godinu dana za donošenje propisa za sprovođenje ovog Zakona, primjena određenih odredbi zakona od dana prijema Crne Gore u članstvo Evropske unije (odredbe koje se odnose na obavezu izvještavanja).

Takođe, definisano je da će se pristupanje Evropskoj elektronskoj naplati izvršiti od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji, kao i da će obaveza revizije bezbjednosti saobraćaja na putevima biti obavezna od 1. januara 2021. godine.

### **V. PROCJENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA ZA SPROVOĐENJE ZAKONA**

Za sprovođenje ovog zakona nijesu potrebna dodatna finansijska sredstva u Budžetu Crne Gore.

**FORMULAR: PREDLOG KOMINIKACIONIH TEZA**

Naziv dokumenta	Predlog zakona o putevima
Nosioci komunikacionih aktivnosti	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva
Ključne poruke	
Efekti	<p>Predlog zakona o putevima je propis čije donošenje i implementacija predstavlja dalje usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa <i>acquis communautaire</i> u oblasti putne infrastrukture, odnosno odredbe Predloga zakona o putevima se usklađuju sa propisima EU iz poglavlja 14. Transportna politika i poglavlja 21. Trans-evropske mreže.</p> <p>S obzirom da je u toku primjene važećeg Zakona o putevima dolazilo do određenih nedoumica i pogrešnog tumačenja pojedinih odrebi i primjene zakona od strane određenih opština, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je prepoznalo problem i Predlogom zakona predložilo nova rješenja u cilju jasnijeg tumačenja, čime će se kroz predstojeću izradu podzakonskih akata ovaj problem prevazići.</p>
Novine	Predlogom zakona o putevima uređena je i oblast bezbjednosti puteva na način da je usvojena pozitivna praksa država EU čime će se stanje bezbjednosti saobraćaja na putevima u dijelu putne infrastrukture znatno unaprijediti.
Rizici	/
Ciljne grupe	Privatni i javni sektor, korisnici javnih puteva.
Relevantnost dokumenta za inostranu javnost	/
Period realizacije	2020.- i dalje
Dodatne napomene	/



Crna Gora  
Ministarstvo finansija

Adresa: ul. Stanka Dragojevića 2,  
81000 Podgorica, Crna Gora  
tel: +382 20 242 835  
fax: +382 20 224 450  
www.mif.gov.me

Broj: 02-12731

Podgorica, 16. januar 2020. godine

**MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA**  
**-n/r ministra, g-dina Osmana Nurkovića-**

Poštovani gospodine Nurkoviću,

Povodom *inoviranog teksta Predloga zakona o putevima*, Ministarstvo finansija daje sljedeće

**MIŠLJENJE**

U skladu sa zaključkom Vlade sa sjednice od 16. januara 2020. godine, na tekst Predloga zakona i pripremljeni Izvještaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi.

Na osnovu uvida u dostavljeni tekst i Izvještaj o analizi uticaja propisa u dijelu procjene fiskalnog uticaja, za implementaciju Predloga zakona nijesu potrebna dodatna sredstva iz Budžeta Crne Gore.

S poštovanjem,



MINISTAR  
Darko Radunović

CRNA GORA  
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

Primljeno.	31. 01. 2020		
Org. Jed.	Broj	Prilog	V. Ijeonost
342/20-09-	638/1		



IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA	
PREDLAGAČ PROPISA	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva
NAZIV PROPISA	Zakon o putevima
<p><b>1. Definisane probleme</b></p> <p>Koje probleme treba da riješi predloženi akt?            Koji su uzroci problema?            Koje su posljedice problema?            Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?            Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?</p> <p>Važeći Zakon o putevima donešen je 2004. godine, a 2009, 2010 i 2017. godine pretrpio je izmjene i dopune. Od donošenja zakona, došlo je do značajnih promjena zakonske regulative u Crnoj Gori, kao i u propisima Evropske unije, konkretno propisima kojima se uređuje poglavlje 14. Transportna politika i poglavlju 21. Trans-evropske transportne mreže.</p> <p>Predlog zakona o putevima treba da riješi uočene nedostatke i nepravilnosti u primjeni važećih propisa iz oblasti puteva, da uredi preciznije uslove i način upravljanja, zaštite i održavanja puteva, pruži rješenje za načine i izvore finansiranja, omogući usaglašavanje zahtjeva u pogledu izgradnje i rekonstrukcije puteva sa Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata kao i neophodno usaglašavanje sa propisima Evropske unije.</p> <p>Budući koridori trans-evropske transportne mreže prolaze kroz Crnu Goru, a u Crnoj Gori ne postoje u potpunosti usklađeni propisi sa propisima EU koji regulišu: korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila, minimalne bezbjednosne zahtjeve za tunele u okviru trans-evropske putne mreže, upravljanje bezbjednošću putne infrastrukture, okvir za uvođenje ITS-a, interoperabilnost elektronskih sistema za naplatu putarine i definisanje elektronske naplate putarine.</p> <p>Zbog neusaglašenosti propisa u oblasti puteva sa propisima EU, iz razloga što jasno nijesu utvrđeni standardi u oblasti bezbjednosti putne infrastrukture, funkcionalnosti i modernizacije putne mreže, otežana je integracija u trans-evropsku transportnu mrežu.</p> <p>"Status quo" opcija dovela bi do konfuzije u primjeni važećih propisa iz oblasti puteva, obzirom na promjene zakonske regulative u Crnoj Gori, kao i standarda EU, čijem učlanjenju teži Crna Gora.</p>	
<p><b>2. Ciljevi</b></p> <p>Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?</p>	

**Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.**

Predlogom zakona o putevima definisana je nadležnost organa uprave i nadležnog organa lokalne samouprave po pitanjima upravljanja javnim putevima, finansiranja (izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite javnog puta); definiše se način određivanja i plaćanja naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta; uređuje se oblast bezbjednosti javnih puteva; zakon je, u oblasti izgradnje i rekonstrukcije javnog puta, usaglašen sa Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata.

Takođe, implementirane su sljedeći propisi EU: Direktiva 1999/62 EZ o naknadama za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila; Direktiva 2004/54 EZ o minimalnim bezbjedonosnim zahtjevima za tunele u okviru trans-evropske putne mreže; Direktiva 2008/96 EZ o upravljanju bezbjednošću putne infrastrukture; Direktiva 2010/40 EU o okviru za uvođenje ITS; Direktiva 2004/52 EZ o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine i Odluka Komisije 2009/750/EZ o definisanju elektronske naplate putarine.

Nadzor nad sprovođenjem zakona i propisa donijetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo. Poslove inspeksijskog nadzora za državne puteve vrši inspektor za državne puteve u skladu sa Zakonom o putevima i Zakonom o inspeksijskom nadzoru, a za opštinske puteve vrši inspeksijski organ lokalne uprave nadležan za poslove saobraćaja. Utvrđene su i kaznene mjere za privredni prestup za pravno lice i prekršaj za pravno lice, preduzetnika, fizičko lice.

Predlog zakona o putevima predviđen je Programom rada Vlade za 2019. godinu.

**3. Opcije**

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

Prilikom analize razmatrane su potrebe za promjenom regulatornog okvira, ali i druge opcije u vezi sa rješavanjem pojedinačnih problema. Opcija "status quo", odnosno odsustvo regulatorne promjene, nije prihvaćena, jer niz navedenih problema ne bi mogao biti otklonjen bez izmjena regulatornog okvira.

Predlog zakona o putevima dijelom sadrži nove institute predviđene važećim direktivama (1999/62 EZ o naknadama za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila; Direktiva 2004/54 EZ o minimalnim bezbjedonosnim zahtjevima za tunele u okviru trans-evropske putne mreže; Direktiva 2008/96 EZ o upravljanju bezbjednošću putne infrastrukture; Direktiva 2010/40 EU o okviru za uvođenje ITS; Direktiva 2004/52 EZ o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine i Odluka Komisije 2009/750/EZ o definisanju elektronske naplate putarine).

Naime, dio gore navedenih propisa bio je sadržan u postojećem zakonu, s tim da je njihova primjena bila predviđena tek pristupanjem Crne Gore u Evropsku uniju. Iz razloga neophodnosti ispunjenja mjerila za zatvaranje Poglavlja 14. Transportna politika i Poglavlja 21. Trans-evropske transportne mreže, kao i činjenice da su se stvorili uslovi za primjenu određenog broja propisa EU, Predlogom zakona o putevima i podzakonskim aktima koji će proistići iz zakona predviđena je potpuna implementacija propisa EU u periodu 2019-2020.god., kako je i definisano PPCG.

Razmotrena je i opcija izmjena i dopuna postojećeg Zakona o putevima, ali je na kraju pripremljen predlog novog zakona jer je procijenjeno da bi izmjena važećeg zakona mogla otežati razumljivost i preciznost normi, dok bi koncepcija važećeg zakona bila narušena. Takođe, s obzirom da bi važeći zakon pretrpio značajan broj korekcija, odnosno izmjene i dopune velikog broja odredbi, shodno Pravno – tehničkim pravilima za izradu propisa, pristupilo se izradi novog zakona.

#### 4. Analiza uticaja

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

Rješenja koja su definisana kroz Predlog zakona o putevima utiču na organe uprave, kao i na privredna društva koja mogu odlukom Vlade postati upravljač državnog, odnosno opštinskog puta ili njegovog dijela, u smislu povećanja obaveza za uvođenje ITS-a, bezbjednosne opreme, angažovanje revizora i provjerivača bezbjednosti puteva, uvođenje posebnih standarda za bezbjednost u tunelima, što će značajno doprinjeti kvalitetu putne infrastrukture, boljoj povezanosti i prije svega povećanju bezbjednosti saobraćaja na putevima.

Predlog zakon ima pozitivan distributivan efekat na ovlaštenje inženjere saobraćajne struke kojima je omogućeno da obavljaju poslove revizije i provjerivača bezbjednosti na putevima i izradu i reviziju projekata saobraćajne signalizacije i opreme, što je novim Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata ukinuto i što je za posljedicu imalo nedefinisan status više desetina pravnih i fizičkih lica koja obavljaju djelatnost projektovanja, revizije i vršenja stručnog nadzora nad radovima saobraćajne signalizacije i opreme. Podsjećamo da je do stupanja na snagu Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata, odnosno do tada važećim zakonom bilo propisano da se izdaju licence za projektovanje, reviziju, izvođenje radova i nadzor radova za saobraćajnu signalizaciju i opremu. Predlogom zakona o putevima uspostavljena je praksa da se i za oblast saobraćajne signalizacije i opreme puta izdaje rješenje o ispunjenosti uslova za ovlaštenog inženjera, s razlikom da se za njihovo izdavanje ne plaća nadoknada, odnosno da uslov za njihovo izdavanje nije obavezno članstvo u

Inženjerskoj komori Crne Gore kao što je bio utvrđeno Zakonom o uređenju prostora i izgradnji objekata. Naime, Predlogom zakona o putevima utvrđeno je da se rješenje o ispunjenosti uslova za ovlašćene inženjere izdaje na neodređeno vrijeme, i da se za isto plaća isključivo administrativna taksa, čime su smanjeni troškovi poslovanja ovih privrednih društava.

Upravljač tunela dužan je da dostavi Ministarstvu i organu uprave dokumentaciju o bezbjednosti, čiji je sastavni dio analiza rizika koji utiču na bezbjednost, karakteristike i vrstu saobraćaja, dužinu i geometriju tunela i prognozirani broj prolazaka teretnih vozila dnevno. Upravljač tunela za svaki vanredni događaj ili nezgodu koja nastane u tunelu, dužan je da sačini izvještaj, dostavi ga Ministarstvu, Ministarstvo Vladi, a Vlada Evropskoj komisiji.

Troškovi kojima će biti izloženi građani odnosno privreda, neće biti više od iznosa koji su se do sada naplaćivali, odnosno od troškova koji egzistiraju u državama u okruženju. Predlogom zakona o putevima je da visinu naknada za opštinske puteve utvrđuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave, uz prethodnu saglasnost Vlade, odnosno naknade za opštinske puteve ne mogu biti viši od naknada koje su utvrđene za državne puteve.

Predlogom zakona o putevima su predviđene određene naknade koje plaćaju korisnici javnih puteva (državnih i opštinskih), a koje su bile sadržane i u važećem Zakonu o putevima. S obzirom da su postojećim zakonom propisane određene naknade, koje se za državne puteve naplaćuju od strane nadležnog organa za puteve, odnosno za opštinske puteve od strane opština, te da je u toku primjene odrebi ovog zakona dolazilo do određenih nedoumica i pogrešnog tumačenja i primjene zakona od strane pojedinih opština, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je prepoznalo problem i Predlogom zakona predložilo određene odredbe u cilju jasnijeg tumačenja.

Naime, Predlogom zakona o putevima dodatno je precizirana definicija elektronski komunikacioni vod na način: "elektronski komunikacioni vod sastoji se od elektronskih komunikacionih kablova, njihovih elemenata i sa njima povezane opreme koja je tehnološki i funkcionalno neodvojivi dio vodova i zajedno čine jednu funkcionalnu cjelinu" (izvodni ormarići, outdoor kabineti, okna, stubovi, šahtovi), čime se dodatno pojašnjava da jednu tehničku i funkcionalnu cjelinu pored kablova čine i dodatni elementi kao npr. stubovi, šahtovi...

Takođe, utvrđena je definicija komercijalnog objekta na način: "komercijalni objekat je stanica za snabdijevanje motornih vozila gorivom, stanica za punjenje vozila na električni pogon, auto-servis, objekat za privremeni smještaj onesposobljenih vozila, ugostiteljski objekat, trgovinski objekata, sportsko-rekreativni objekat i drugi objekti u kojima se po osnovu kupovine/prodaje robe i usluga vrše novčane transakcije", čime se isključuje dosadašnja praksa da su pojedine opštine u komercijalane objekte svrstavale trafostanice ili bazne stanice, tj. objekte u kojima se ne pruža usluga tj. nijesu komercijalni objekti.

Nadalje, u Predlogu zakona o putevima u članu 20 stav 1, u odnosu na važeći zakon ukinute su četiri naknade, i to: naknada za izgradnju komercijalnih objekata kojima je omogućen pristup sa puta, naknada za postavljanje komercijalno-tržišnih,

komercijalno-individualnih i komercijalno-informativnih natpisa na putu i pored puta, naknada za priključenje prilaznog puta na javni put i naknada za inostrana drumska vozila, čime su se stvorili bolji poslovni uslovi. Naime, prve tri navedene naknade su ukinute uzimajući u obzir činjenicu da su iste regulisane Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata, kroz naknadu za komunalno opremanje zemljišta i kroz odredbe koje utvrđuju postavljanje privremenih objekata, te se na ovaj način eliminiše mogućnost dvostruke naplate. Naknada za inostrana drumska vozila predstavlja diskriminatornu naknadu i ista je ukinuta, odnosno nije se ni primjenjivala u praksi, a na osnovu bilateralnih sporazuma sa drugim državama.

Ministarstvo saobraćaj i pomorstva je prilikom izrade Predloga zakona o putevima detaljno sagledalo i analiziralo zahtjeve svih zainteresovanih strana i predložilo najbolje rješenje u cilju ukidanja administrativnih i biznis barijera, a pri tome vodeći računa da se omogući nesmetan razvoj, izgradnja i održavanje javnih puteva.

Članom 40 Predloga zakona o putevima propisano je da poslove redovnog održavanja javnih puteva upravljač puta može obavljati neposredno ili zaključivanjem ugovora sa izvođačem radova za redovno održavanje. Predmetno rješenje se razlikuje u odnosu na rješenje koje egzistira u važećem zakonu u dijelu što se članom 40 precizira da upravljač puta, što je pored Uprave za saobraćaj, trenutno i Monteput (tunel Sozina) kao i opštinska komunalna preduzeća, mogu poslove redovnog održavanja vršiti neposredno ili zaključivanjem ugovora sa izvođačem radova na redovnom održavanju. S obzirom da komunalna preduzeća kao i privredno društvo Monteput koje upravlja sa tunelom Sozina ima osposobljene, opremljene kadrove i odgovarajuću opremu i sredstva za vršenje dijela poslova iz redovnog održavanja, rješenjem iz člana 40 je bliže uređen način vršenja redovnog održavanja, a što neće imati uticaja na Budžet Crne Gore, odnosno Uprava za saobraćaj će kao i do sada poslove redovnog održavanja puteva kojima upravlja, vršiti zaključivanjem ugovora sa izvođačem radova za redovno održavanje, na način i po uslovima kako je definisano ugovorom.

Članom 116 Predloga zakona o putevima definisano je da će se naknada iz člana 22 stav 4 ovog zakona uplaćivati u Fond za zaštitu životne sredine (Eko-fond). Do početka rada Fonda za zaštitu životne sredine (Eko-fonda) sredstva od naknade iz stava 1 ovog člana uplaćivaće se u Budžet Crne Gore. S obzirom da se putarina sastoji od infrastrukturne naknade i/ili eksternih troškova, odnosno da se za svaki put na kojem se naplaćuje putarina vrši posebna analiza i određuje visina putarine, trenutno se ne može dati podatak da li će i u kojem iznosu biti potrebno naplaćivati eksterne troškove.

#### 5. Procjena fiskalnog uticaja

Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?

Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.

Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.

Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijedena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?

Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteci finansijske obaveze?

Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore? Obrazložiti metodologiju koja je korišćena prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.

Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.

Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?

Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.

Za implementaciju Predloga zakona o putevima nije potrebno obezbjeđenje posebnih finansijskih sredstava iz Budžeta Crne Gore. Naime, mjere za unapređenje putne infrastrukture i podizanje kvaliteta bezbjednosti saobraćaja na putevima biće sprovedene kroz izradu projekata i izvođenje radova na putevima, a koji će se finansirati sredstvima iz Kapitalnog budžeta. Podsjećamo da su ove mjere, vođeni praksom i pravilima struke, bile implementirane i u dosadašnjim projektima na osnovu kojih su se izvodili radovi na izgradnji i rekonstrukciji puteva.

Takođe, implementacijom propisa ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze. Predviđeno je donošenje podzakonskih akta koji neće prouzrokovati nove finansijske troškove.

Implementacijom propisa ostvariće se prihodi za budžet Crne Gore.

#### 6. Konsultacije zainteresovanih strana

Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertna podrška i ako da, kako.

Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).

Naznačiti glavne rezultate konsultacija i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

Korišćena je ekspertna podrška u izradi propisa, u vidu stručne podrške eksperata iz oblasti putne infrastrukture. Javna rasprava o Nacrtu zakonu o putevima trajala je 40 dana, te su zainteresovane strane (građani, naučna i stručna javnost, državni organi, političke stranke, nevladine organizacije, međunarodne organizacije i dr.) mogle dostavljati sugestije, komentare, predloge, a održan je i okrugli sto.

Od strane jednog od telekomunikacionih operatera u Crnoj Gori predloženo je precizno definisanje komercijalnih objekata, i članova zakona koji se odnose na naplatu naknada za vodove, kao i prava i obaveze izvođača radova na rekonstrukciji/izgradnji puteva i prava i obaveze vlasnika telefonskih/električnih vodova, što je prihvaćeno.

Privredno društvo koje se bavi održavanjem i eksploatacijom reklamnih panoa sugerisalo je da se preciznije definišu kategorije puteva, putni pojasevi, da se razdvoji nadležnost lokalne samouprave, te da se ograniči visina naknade za postavljanje reklamnih panoa, kako ne bi mogla biti na opštinskim putevima veća od naknade za postavljanje na državnom putu. Takođe, navladina organizacija Biciko.me predložila je da se Predlogom zakona o putevima uredi oblast projektovanja i izgradnje biciklističke infrastrukture. Svi pristigli komentari i predlozi razmotreni su od strane Radnog tima, i u većini slučajeva isti su usvojeni i implementirani kroz zakon, odnosno biće implementirani kroz podzakonske akte.

#### 7. Monitoring i evaluacija

Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?

Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?

Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?

Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?

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

Datum i mjesto

16.9.2019. god, Podgorica



Starješina

Primljeno: 24-06-2019			
Org. jed.	Broj	Prilog	V. lisdnost
34/19-	01-4871/1		



Vlada Crne Gore  
Kabinet predsjednika  
Kancelarija za evropske integracije

Br: 01-004-1609/2

Podgorica, 20. jun 2019. godine

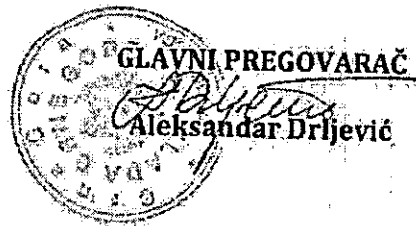
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA  
ministru Osmanu Nurkoviću

Poštovani gospodine Nurkoviću,

Dopisom broj 34/19-01-4871/2, od 12. juna 2019. godine tražili ste mišljenje o usklađenosti Predloga zakona o putevima sa pravnom tekovinom Evropske unije.

Nakon upoznavanja sa sadržinom predloga propisa, a u skladu sa nadležnostima definisanim članom 40 stav 1 alineja 2 Poslovnika Vlade Crne Gore („Sl. list CG“, br. 3/12, 31/15, 48/17 i 62/18) Kancelarija za evropske integracije je saglasna sa navodima u obrascu usklađenosti predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije.

S poštovanjem,



- Sačinila: Marijana Dragičević, samostalni savjetnik I. *M. Dragičević*
- Odobrila: Nevenka Vulićević, načelnik Odsjeka za usklađivanje propisa s pravnom tekovinom EU *N. Vulićević*



**IZJAVA O USKLADENOSTI NACRTA/PREDLOGA PROPISA CRNE GORE S PRAVNOM  
TEKOVINOM EVROPSKE UNIJE**

		Identifikacioni broj izjave:	MSP-IU/PZ/19/04
<b>1. Naziv nacrt/predloga propisa</b>			
- na crnogorskom jeziku	Predlog zakona o putevima		
- na engleskom jeziku	Proposal for the Law on Roads		
<b>2. Podaci o obrađivaču propisa</b>			
a) Organ državne uprave koji priprema propis			
Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva		
- Sektor/odsjek	Direktorat za državne puteve		
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	Mirsad Ibrahimović, 069-351-150 mirsad.ibrahimovic@misp.gov.me		
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	Miroslav Mašić, 020-226-985, 069-347-020; miroslav.masic@misp.gov.me		
b) Pravno lice s javnim ovlaštenjem za pripremu i sprovođenje propisa			
- Naziv pravnog lica	/		
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	/		
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	/		
<b>3. Organi državne uprave koji primjenjuju/sprovode propis</b>			
- Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva		
<b>4. Uskladenost nacrt/predloga propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske unije i njenih država članica, s jedne strane i Crne Gore, s druge strane (SSP)</b>			
a) Odredbe SSPa s kojima se usklađuje propis			
Glava VIII, Politike saradnje, član 108, Saobraćaj			
b) Stepem ispunjenosti obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa			
	<input checked="" type="checkbox"/>	ispunjava u potpunosti	
	<input type="checkbox"/>	djelimično ispunjava	
	<input type="checkbox"/>	ne ispunjava	
c) Razlozi za djelimično ispunjenje, odnosno neispunjenje obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa			
/			
<b>5. Veza nacrt/predloga propisa s Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji (PPCG)</b>			
	PPCG za period	2019-2020	
	Poglavlje, potpoglavlje	14 Saobraćajna politika 2.2 Planovi i potrebe C) Putna infrastruktura	
	Rok za donošenje propisa	II kvartal 2019	
	Napomena	/	
<b>6. Uskladenost nacrt/predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije</b>			
a) Uskladenost s primarnim izvorima prava Evropske unije			
UFEA, Dio treći Politike i unutrašnje mjere unije, Glava VI Saobraćaj, Član 90,91,94-96, Glava XVI Trans-evropske mreže, Član 170-171 / TFEU Part Three, Policy and Internal Measures of the Union, Chapter VI Traffic, Articles 90,91,94-96, Chapter XVI Trans-European Networks, Articles 170-171 <b>Potpuno usklađeno/Fully harmonized</b>			
b) Uskladenost sa sekundarnim izvorima prava Evropske unije			
32010L0040 Direktiva 2010/40/EU Evropskog parlamenta i Savjeta od 7. jula 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju. I za veze s ostalim vrstama prevoza / Directive 2010/40/EU Of The European Parliament And Of The Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport (OJ L 207, 6.8.2010) <b>Djelimično usklađena/Partly harmonized</b> 31999L0062			

Direktiva 1999/62/EZ Evropskog Parlamenta I Savjeta od 17. Juna 1999. godine o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila / Directive 1999/62/EC Of The European Parliament And Of The Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures (OJ L 187, 20.7.1999)

Djelimično usklađeno/Partly harmonized

32006L0038

Direktiva 2006/38/EZ o izmjeni direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje infrastruktura za teška teretna vozila / Directive 2006/38/EC of the European Parliament and of the Council of 17 May 2006 amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures (OJ L 157, 9.6.2006)

Djelimično usklađeno/Partly harmonized

32011L0076

Direktiva 2011/76/EU o izmjeni direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila / Directive 2011/76/eu of the European Parliament and of the Council of 27 September 2011 amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures (OJ L 269, 14.10.2011)

Djelimično usklađeno/Partly harmonized

32004L0052

Direktiva 2004/52/EZ Evropskog Parlamenta I Savjeta od 29. aprila 2004. o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine u Zajednici / Directive 2004/52/EC Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community (OJ L 166, 30.4.2004)

Djelimično usklađeno/Partly harmonized

32004L0054

Direktiva 2004/54/EZ Evropskog Parlamenta I Savjeta od 29. aprila 2004. o minimalnim bezbjedonosnim zahtjevima za tunele u okviru trans-evropske putne mreže / Directive 2004/54/EC Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004 on minimum safety requirements for tunnels in the trans-European road network (OJ L 167, 30.4.2004)

Djelimično usklađeno/Partly harmonized

32008L0096

Direktiva 2008/96/EZ Evropskog Parlamenta I Savjeta od 19. novembra 2008 o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture / Directive 2008/96/EC Of The European Parliament And Of The Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management (OJ L 319, 29.11.2008)

Djelimično usklađeno/Partly harmonized

c) Usklađenost s ostalim izvorima prava Evropske unije

Ne postoji izvor prava EU ove vrste s kojim bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.

**6.1. Razlozi za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost nacrtu/predloga propisa Crne Gore s pravnom tekovinom Evropske unije i rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti**

Potpuna usklađenost s Direktivom 32010L0040 će se postići donošenjem Programa razvoja i uvođenje ITS u drumskom saobraćaju.

Potpuna usklađenost s direktivama 31999L0062, 32006L0038 i 32011L0076 će se postići donošenjem podzakonskog akta kojim će se odrediti bliži kriterijumi za određivanje putarine odnosno infrastrukturne naknade i eksternih troškova i sadržaj izvještaja o putarinama i korisničkim naknadama.

Potpuna usklađenost sa Direktivom 32004L0052 će se postići donošenjem podzakonskog akta kojim će se utvrditi bliži uslovi za interoperabilnost elektronskih sistema za naplatu putarine.

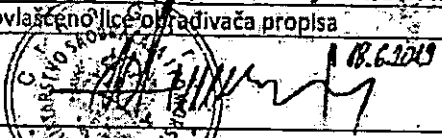
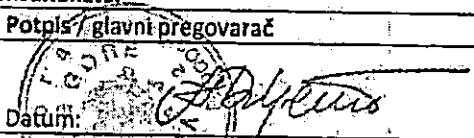
Potpuna usklađenost sa Direktivom 32004L0054 će se postići donošenjem podzakonskog akta kojim će se utvrditi minimalno bezbjedonosno zahtjevi za tunele.

Potpuna usklađenost sa Direktivom 32008L0096 će se postići donošenjem podzakonskog akta kojim će se utvrditi uslovi koje treba da ispunjavaju državni putevi u odnosu na bezbjednost saobraćaja, elementi uticaja novog puta ili rekonstrukcije postojećeg puta na bezbjednost saobraćaja, revizije bezbjednosti saobraćaja, provjere bezbjednosti puta, praćenja stanja bezbjednosti saobraćaja, rangiranja i upravljanja putevima i uticaja puta na saobraćajne nezgode sa smrtnim ishodima.

Rok za postizanje potpune usklađenosti je godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

**7. Ukoliko ne postoje odgovarajući propisi Evropske unije s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost konstatovati tu činjenicu**

Ne postoje odgovarajući propisi EU s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost.

8. Navesti pravne akte Savjeta Evrope i ostale izvore međunarodnog prava korišćene pri izradi nacrt/predloga propisa	
Ne postoje izvori međunarodnog prava s kojima je potrebno uskladiti predlog propisa.	/
9. Navesti da li su navedeni izvori prava Evropske unije, Savjeta Evrope i ostali izvori međunarodnog prava prevedeni na crnogorski jezik (prevođe dostaviti u prilogu)	
/	
10. Navesti da li je nacrt/predlog propisa iz tačke 1 izjave o usklađenosti preveden na engleski jezik (prevod dostaviti u prilogu)	
Predlog zakona o putevima je preveden na engleski jezik	
11. Učešće konsultanata u izradi nacrt/predloga propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti	
U izradi Predloga zakona o putevima nije bilo učešća konsultanata.	
Potpis / ovlašteno lice odraživača propisa	Potpis / glavni pregovarač
Datum:  18.6.2019	Datum: 

Prilog obrascu:

1. Prevodi propisa Evropske unije
2. Prevod nacrt/predloga propisa na engleskom jeziku (ukoliko postoji)

**DIREKTIVA 1999/62/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA  
od 17. JUN 1999.**

o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila  
( L 187 20.7.1999, 42)

Koju je izmijenila:

	br.	stranica	datum
<u>DIREKTIVA 2006/38/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 17. maja 2006.</u>	L 157	8	9.6.2006
<u>DIREKTIVA SAVJETA 2006/103/EZ od 20. Oktobra 2006.</u>	L 363	344	20.12.2006
<u>DIREKTIVA 2011/76/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA Tekst značajan za EGP od 27. septembra 2011.</u>	L 269	1	14.10.2011
<u>DIREKTIVA SAVJETA 2013/22/EU od 13. maja 2013.</u>	L 158	356	10.6.2013
<u>Ažuriranje Priloga II. i TabELA 1. i 2. Priloga III.b. u odnosu na važeće vrijednosti eura u skladu s članom 10.a Direktive 1999/62/EZ Evropskog parlamenta i savjeta, kako je izmijenjena 2014/C 46/05</u>	C 46	3	18.2.2014
<u>Ažuriranje Priloga II. i tabela 1. i 2. Priloga III.b u odnosu na važeće vrijednosti eura u skladu s članom 10.a Direktive 1999/62/EZ Evropskog parlamenta i savjeta, kako je izmijenjena Direktivom 2011/76/EU Evropskog parlamenta i Savjeta 2016/C 101/01</u>	C 101	1	17.3.2016
<u>Ažuriranje Priloga II. i tabela 1. i 2. Priloga III.b u odnosu na važeće vrijednosti eura u skladu s članom 10.a Direktive 1999/62/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta, kako je izmijenjena Direktivom 2011/76/EU Evropskog parlamenta i savjeta 2018/C 205/01</u>	C 205	1	14.6.2018

Koju je izmijenila:

AKT o uslovima pristupanja Češke Republike, Republike Estonije, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litvanije, Republike Mađarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije i Slovačke Republike i prilagođavanju ugovora na kojima se zasniva Europska unija

L 236 33 23.9.2003

Koju je ispravio:

. C 194, 1.6.2016, 15 (2016/C031)

**DIREKTIVA 1999/62/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA  
od 17. JUNA 1999.**

o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih puteva za teška teretna vozila

**POGLAVLJE I.**

**Opšte odredbe**

**Član 1**

Ova direktiva primjenjuje se na porez na vozila, putarinu i korisničke naknade uvedene na vozila, kako je određeno članom 2.

Ova direktiva se ne odnosi na vozila koja obavljaju prevoz isključivo na neevropskim područjima država članica.

Ona se ne odnosi ni na vozila registrovana na Kanarskim ostrvima, Seuti i Melilji, Azorima ili Madeiri, koja obavljaju prevoz isključivo na tim područjima ili između tih područja i matične zemlje Španije odnosno Portugala.

**Član 2**

Za potrebe ove Direktive:

(a) „transevropska putna mreža“ znači putna mreža određena u dijelu 2. Priloga I. Odluke 1692/96/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. jula 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transevropske transportne mreže (1) kako je prikazano na kartama. Karte se odnose na odgovarajuće djelove navedene u operativnom dijelu i/ili u Prilogu II. u toj Odluci;

(aa) „troškovi izgradnje“ znači troškovi povezani s izgradnjom, uključujući, tamo gdje je to moguće, troškove finansiranja:

— nove infrastrukture ili rekonstrukcije infrastrukture (uključujući značajne konstruktivne popravke), ili

— infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture, (uključujući značajne konstruktivne popravke), koja je bila završena ne više od 30 godina prije 10. juna 2008., gdje su režimi putarine 10. juna 2008. već na snazi, ili koja je završena ne više od 30 godina prije utvrđivanja bilo kakvih novih režima putarina uvedenih nakon 10. juna 2008.; troškovi u odnosu na infrastrukturu ili poboljšanja infrastrukture koja je bila završena prije ovih vremenskih ograničenja, mogu se takođe smatrati troškovima izgradnje u sljedećim slučajevima:

i. ako je država članica uspostavila sistem putarina koji omogućava povraćaj tih troškova na osnovu ugovora s operaterom sistema naplaćivanja ili na osnovu drugih pravnih akata s jednakim učinkom koji su stupili na snagu prije 10. juna 2008.; ili

ii. ako država članica može pružiti dokaz da je uslov za izgradnju dotične infrastrukture koji je zavisio o njenom predviđenom vijeku trajanja duži od 30 godina.

U svakom slučaju, udio troškova izgradnje koji se uzima u obzir ne premašuje udio trenutnog predviđenog vijeka trajanja komponenata infrastrukture koji će još uvijek biti u upotrebi 10. juna 2008. ili na dan uvođenja novih režima putarina, ako je to poslije.

Troškovi infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture mogu uključivati bilo koji specifičan izdatak na infrastrukturu koja je projektovana da bi se smanjile smetnje povezane s bukom ili da bi se poboljšala bezbjednost puteva, kao i stvarna plaćanja infrastrukturnog operatera koja se odnose na objektivne aspekte životne sredine, kao što je na primjer zaštita od zagađenja tla;

(ab) „troškovi finansiranja“ znači kamate na zajmove i/ili na povrat na kapital imaoca udjela;

- (ac) „značajne konstruktivne popravke” znači konstruktivne popravke osim onih popravki koje više nisu ni od kakve koristi za korisnike puta, npr. kad su popravke zamijenjene daljom zamjenom površinskog sloja puta ili nekim drugim građevinskim radovima;
- (ad) „autoput” put naročito projektovan i izgrađen za saobraćaj motornih vozila do kojeg ne postoji neposredni prilazni put sa susjednog zemljišta i koji:
- i. sadrži, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolovozne trake u dva smjera, međusobno podijeljene trakom koja nije namijenjena za saobraćaj ili, izuzetno, nekim drugim sredstvom;
  - ii. se ne ukršta u istom nivou niti s jednim drugim putem, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom;
  - iii. je posebno označen kao autoput;
- (b) „putarina” znači određeni iznos koji se plaća za vozilo na osnovu udaljenosti koju je određena vrsta vozila prešla na datoj infrastrukturi i koja obuhvata infrastrukturnu naknadu i/ili naknadu za eksterne troškove;
- (ba) „infrastrukturna naknada” znači naknada koja se naplaćuje za nadoknadu troškova gradnje, održavanja, poslovanja i razvoja, vezanih uz infrastrukturu, a koji su nastali u državi članici;
- (bb) „naknada za eksterne troškove” znači naknada koja se naplaćuje kako bi se u državi članici nadoknadili troškovi vezani uz zagađenje vazduha i zagađenje bukom zbog saobraćaja;
- (bc) „trošak zagađenja vazduha zbog saobraćaja” znači trošak štete uzrokovane ispuštanjem čestica i plinova koji stvaraju ozon (prekursora), kao što su azotni oksidi i isparivi organski spojevi, za vrijeme rada vozila;
- (bd) „trošak zagađenja bukom zbog saobraćaja” znači trošak štete uzrokovane bukom koju emituju vozila ili koja nastaje zbog dodira vozila i površine puta;
- (be) „ponderisana prosječna infrastrukturna naknada” znači ukupan prihod od infrastrukturne naknade tokom određenog perioda podijeljen s brojem pređenih kilometara po vozilu na dionicama puta na kojima se naplaćivala naknada tokom tog perioda;
- (bf) „ponderisana prosječna naknada za eksterne troškove” znači ukupan prihod od naknade za eksterne troškove tokom određenog perioda podijeljen s brojem pređenih kilometara po vozilu na dionicama puta na kojima se naplaćivala naknada tokom tog perioda;
- (c) „korisnička naknada” znači određen iznos naknade kojim se nekom vozilu obezbjeđuje pravo da kroz određeni vremenski period koristi infrastrukture iz člana 7. stava 1.;
- (d) „vozilo” znači motorno vozilo ili kombinacija vozila namijenjena ili korišćena za prevoz tereta putem i čija najveća dozvoljena masa iznosi više od 3,5 tona;
- (e) vozilo kategorije „EURO 0”, „EURO I”, „EURO II”, „EURO III”, „EURO IV”, „EURO V”, „EEV” znači vozilo koje je u skladu s graničnim emisijama navedenim u Prilogu 0;
- (f) „tip vozila” znači kategorija u koju vozilo spada prema broju osovina, prema njegovim dimenzijama ili težini, ili prema nekim drugim faktorima klasifikacije vozila koji odražavaju oštećenje puta, npr. sistem klasifikacije oštećenja puta naveden u Prilogu IV., uz uslov da se upotrijebljen sistem klasifikacije bazira na osobinama vozila koje se ili nalaze u dokumentima vozila koji se koriste u svim državama članicama ili su vizuelno očigledne;
- (g) ugovor o koncesiji” znači „koncesija za javne radove” ili „koncesija za usluge” kako je definisano u članu 1. Direktive 2004/18/EZ Evropskog parlamenta i savjeta od 31. marta 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavci robe, te ugovora o javnim uslugama
- (h) „koncesiona putarina” znači putarina koju ubira koncesionar u skladu s ugovorom o koncesiji.

## POGLAVLJE II.

### Porezi na motorna vozila

#### Član 3

1. Porezi na motorna vozila-na koje se odnosi član su sljedeći:

- Belgija:  
—taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,
- Bugarska:  
  
данък върху превозните средства,
- Češka Republika:  
silniční daň,
- Danska:  
vægtafgift of motorkeretrajer m.v.,
- Njemačka:  
Kraftfahrzeugsteuer,
- Estonia:  
raskeveokimaks,
- Grčka:  
Τέλη κυκλοφορίας,
- Španija:  
(a) impuesto sobre vehiculos de traccion mecanica;  
(b) impuesto sobre actividades economicas (samo s obzirom na iznos ubranog poreza za motorna vozila),
- Francuska:  
(a) taxe spéciale sur certain véhicules routiers;  
(b) taxe différentielle sur le véhicules a moteur,
- Hrvatska:  
godišnja naknada za upotrebu javnih puteva koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila,
- Irska:  
vehicle excise duty,
- Italija:  
(a) tassa automobilistica;  
(b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,
- Kipar:  
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,
- Latvija:  
transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,
- Litvanija:  
(a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokestis;  
(b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,
- Luksemburg:  
taxe sur les véhicules automoteurs,
- Mađarska:  
gépjárműadó,
- Malta:  
liċenzja tat-triq /road licence fee,
- Holandija:

- motorrijtuigenbelasting,
- Austrija:  
Kraftfahrzeugsteuer,
  - Poljska:  
podatek od środków transportowych,
  - Portugal:  
(a) imposto de camionagem;  
(b) imposto de circulação,
  - Rumunija:  
Taxa asupra mijloacelor de transport,
  - Slovenija:  
letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
  - Slovačka:  
cestná daň,
  - Finska:  
varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,
  - Švedska:  
fordonsskatt,
  - Ujedinjeno Kraljevstvo:  
(a) vehicle excise duty;  
(b) motor vehicle licence.
2. Države članice koje zamjenjuju bilo koji porez naveden u stavu 1 s drugim porezom iste vrste obavještavaju o tome Komisiju koja donosi potrebne izmjene.

#### Član 4

Postupke naplate i prikupljanja poreza predviđenog članom 3 određuju države članice.

#### Član 5

Što se tiče vozila registrovanih u državama članicama, poreze predviđene članom 3 naplaćuje isključivo država članica u kojoj je vozilo registrovano.

#### Član 6

1. Bez obzira na strukturu poreza predviđenog članom 3. države članice utvrđuju stope tako da obezbjeđuju da poreska stopa za svaku kategoriju ili podkategoriju vozila iz Priloga I. nije niža od najmanjeg iznosa utvrđenog u tom Prilogu.  
Tokom dvije godine nakon stupanja ove Direktive na snagu, Grčka, Italija, Portugal i Španija ovlašćene su da primijene niže stope, ali ne niže od 65 % najmanjeg iznosa utvrđenog u Prilogu I.
2. Države članice mogu primijeniti niže stope na, ili izuzeti od plaćanja:
  - (a) vozila koja se koriste u svrhu nacionalne ili civilne odbrane, koja koriste službe protivpožarne zaštite ili druge hitne službe i policija, kao i vozila za održavanje puteva;
  - (b) vozila koja se samo povremeno kreću javnim saobraćajnicama države članice u kojoj su registrovana i kojima se koriste fizička i pravna lica čija osnovna djelatnost nije prevoz tereta, pod uslovom da vozila koja obavljaju prevoz ne narušavaju tržišnu konkurenciju i pod uslovima sporazuma s Komisijom.
3. (a) Jednoglasnom odlukom o prijedlogu Komisije, Vijeće može ovlastiti državu članicu da zadrži daljnja izuzeća od plaćanja ili sniženja poreza na vozila na osnovu određene politike društveno-privredne prirode ili uzimajući u obzir infrastrukturu dotične države. Takvi izuzeci ili sniženja mogu



se primijeniti samo na vozila registrovana u onim državama članicama koja obavljaju prevoz isključivo unutar tačno definisanog dijela svog područja.

(b) Svaka država članica koja želi da zadrži predmetne izuzetke ili sniženje obavještava o tome Komisiju i dostavlja joj sve potrebne informacije. Komisija obavještava druge države članice o predloženom izuzeću ili sniženju u roku od mjesec dana.

Smatra se da je savjet dozvolio izuzeće od plaćanja ili sniženje ako u roku od dva mjeseca od datuma kada su druge države članice obaviještene u skladu s prvom tačkom, niti Komisija niti bilo koja država članica ne zatraže od savjeta da preispita taj predmet.

4. Ne dovodeći u pitanje drugu tačku stava 1. i st. 2. i 3. ovog člana ili člana 6. Direktive Vijeća 92/106/EEZ od 7. decembra 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombinovanog prevoza tereta među državama članicama, države članice ne smiju odobriti bilo kakve izuzetke ili sniženje poreza iz člana 3. ako bi njihovom primjenom porez bio niži od najmanjeg iznosa iz stava 1. ovog člana.

### **POGLAVLJE III.**

#### **Putarine i korisničke naknade**

##### **Član 7**

1. Ne dovodeći u pitanje član 9. stav 1.a, države članice mogu zadržati ili uvesti putarine i/ili naknade na transevropskoj putnoj mreži ili na određenim dionicama te mreže, ili na bilo kojoj dodatnoj dionici njihove mreže autoputeva koje nisu dio transevropske putne mreže pod uslovima utvrđenim u st. 2., 3., 4. i 5. ovog člana i čl. od 7.a do 7.k. Ovo ne dovodi u pitanje pravo država članica da, u skladu s Ugovorom o funkcionisanju Evropske unije, naplaćuju putarine i/ili naknade na drugim putevima, pod uslovom da uvođenje putarina i/ili naknada na tim drugim putevima ne dovodi do diskriminacije međunarodnog transporta i ne remeti tržišna pravila među prevoznicima.

2. Države članice ne smiju ni za jednu kategoriju vozila naplatiti i putarinu i naknadu za korišćenje iste dionice puta. Međutim, država-članica koja na svojoj mreži naplaćuje naknade može takođe naplaćivati i putarinu za upotrebu mostova, tunela i planinskih prelaza.

3. Putarine i naknade ne smiju neposredno ili posredno diskriminisati prevoznike na osnovu njihove nacionalnosti, države članice ili treće države sjedišta ili registracije vozila, ili polazne ili krajnje tačke prevoza.

4. Države članice mogu predvidjeti sniženje cijena putarina ili naknada, ili izuzeće od obaveze plaćanja putarina ili naknada za vozila koja su oslobođena zahtjeva da ugrade i koriste tahograf na osnovu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. decembra 1985. o tahografu u drumskom saobraćaju, i u slučajevima obuhvaćenim članom 6. stavom 2. tačkama (a) i (b) ove Direktive i uslovima koji su u njima utvrđeni.

5. Država članica može izabrati da putarine i/ili naknade naplaćuje samo vozilima koja imaju najvišu dozvoljenu masu veću od 12 tona ako smatra da bi obuhvatanje vozila najveće dozvoljene mase niže od 12 tona, među ostalim:

(a) stvorilo značajne nepovoljne rezultate na slobodan protok saobraćaja, životnu sredinu, nivo buke, zastoje, zdravlje ili bezbjednost saobraćaja zbog preusmjerenja saobraćaja;

(b) prouzrokovalo administrativne troškove u iznosu od više od 30 % od dodatnog prihoda koji bi bio ostvaren tim obuhvatanjem.

Države članice koje odluče naplaćivati putarinu i/ili naknadu samo vozilima najviše dozvoljene mase više od 12 tona, obavještavaju Komisiju o svojoj odluci i razlozima zbog kojih su je donijele.

#### Član 7a

1. Naknade su proporcionalne trajanju korišćenja infrastrukture, ne prelaze vrijednosti određene u Prilogu II. i važe jedan dan, jednu sedmicu, jedan mjesec ili jednu godinu. Mjesečna cijena ne prelazi 10% godišnje cijene, sedmična cijena ne prelazi 5% godišnje cijene, a dnevna cijena ne prelazi 2% godišnje cijene.

Država članica može naplaćivati samo godišnje cijene za vozila registrovana u toj državi članici.

2. Država članica određuje naknade, uključujući i upravne troškove, za sve kategorije vozila, na nivou koji nije viši od najviših cijena utvrđenih u Prilogu II.

#### Član 7b

1. Infrastrukturna naknada zasniva se na načelu povrata infrastrukturnih troškova. Ponderisana prosječna infrastrukturna naknada zavisna je od troškova gradnje i troškova poslovanja, održavanja i razvoja te infrastrukturne mreže. Ponderisana prosječna infrastrukturna naknada može takođe uključivati povrat na kapital i/ili marginu profita u tržišnim uslovima.

2. U obzir se uzimaju troškovi koji se odnose na mrežu ili dio mreže na kojoj se naplaćuju infrastrukturne naknade, te na vozila kojima se naplaćuje infrastrukturna naknada. Države članice mogu se odlučiti na povrat samo određenog procenta tih troškova.

#### Član 7c

1. Naknada za eksterne troškove može se odnositi na troškove zagađenja vazduha zbog saobraćaja. Na dionicama puteva koji presijecaju područja sa stanovništvom koje je izloženo emisiji saobraćajne buke, Naknada za eksterne troškove može uključivati trošak emisije buke zbog saobraćaja.

Naknada za eksterne troškove varira i određuje se u skladu s minimalnim zahtjevima i metodama navedenim u Prilogu III.a, pri čemu se poštuju najviše vrijednosti iz Priloga III.b.

2. U obzir se uzimaju troškovi koji se odnose na mrežu ili dio mreže na kojoj se naplaćuje naknada za spoljne troškove, te na vozila kojima se naplaćuje ta naknada. Države članice mogu se odlučiti na povrat samo određenog procenta tih troškova.

3. Naknada za eksterne troškove koja se odnosi na zagađenje vazduha zbog saobraćaja ne primjenjuje se na vozila koja ispunjavaju najstrožije emisijske EURO norme za motore, do četiri godine nakon datuma primjene ovih normi utvrđenih u pravilima kojima se donose te norme.

4. Iznos naknade za Spoljne troškove određuje dotična država članica. Ako država članica za ovu svrhu imenuje tijelo, to tijelo mora biti pravno i finansijski nezavisno od organizacije koja je zadužena za upravljanje ili prikupljanje dijela ili čitave naknade.

#### Član 7d

Evropski parlament i savjet tokom jedne godine nakon donošenja budućih, još strožijih emisijskih EURO normi za motore, u skladu s redovnom pravnom procedurom, određuju odgovarajuće najviše vrijednosti u Prilogu III.b.

#### Član 7e

1. Države članice najviši nivo naknade za puteve računaju koristeći se metodologijom utvrđenom na osnovnim načelima izračunavanja utvrđenim u Prilogu III.

2. U slučaju koncesionih naknada, najviši nivo naknade za puteve jednaka je, ili manja, od nivoa koji bi nastao kao posljedica upotrebe metodologije utvrđene na osnovnim načelima izračunavanja utvrđenim u Prilogu III. Procjena takve jednakosti donosi se na osnovu razumno dugog referentnog perioda koji odgovara prirodi ugovora o koncesiji.

3. Ugovori o naplati putarina koji su već bili na snazi do 10. juna 2008. ili za koje su u skladu s postupkom javne nabavke primljene ponude ili odgovori na pozive za pregovore u okviru postupka pregovaranja prije 10. juna 2008. ne podliježu obavezi utvrđenoj u st. 1. i 2. sve dok su ti ugovori na snazi i pod uslovom da nisu bitno mijenjani.

#### Član 7f

1. U izuzetnim slučajevima koji se tiču infrastrukture u planinskim područjima, i nakon obavještanja Komisije, može se dodati dodatak infrastrukturnoj naknadi koji se naplaćuje na specifičnim dionicama puta koje su izložene čestim zastojevima, ili čija je upotreba od strane vozila uzrok značajne štete za životnu sredinu, pod uslovom da:

(a) se dobit prikupljena od dodatka uloži u finansiranje izgradnje prioritetnih projekata od evropskog interesa, definisanih u Prilogu III. Odluci 661/2010/EU Evropskog parlamenta i savjeta od 7. jula 2010. o smjernicama Unije za razvoj transevropske saobraćajne mreže, koji direktno doprinose ublažavanju zastoja ili štete za životnu sredinu i koji su smješteni u istom koridoru kao i dionica puta na kojoj se dodatak primjenjuje;

(b) dodatak ne prelazi 15% od ponderisane prosječne naknade za puteve izračunate u skladu s članom 7.b stavom 1. i članom 7.e, osim u slučaju kada se ostvareni prihod uloži u prekogranične dionice prioritetnih projekata od evropskog interesa uključujući infrastrukturu u planinskim područjima, u kojem slučaju dodatak ne smije prelaziti 25 %;

(c) naplata dodatka nema za posljedicu nepravedan tretman komercijalnog prevoza u poređenju s ostalim korisnicima puta;

(d) se Komisiji prije početka naplaćivanja dodatka preda opis tačne lokacije za koju će se on naplaćivati te dokaz o odluci da se finansira izgradnja prioritetnih projekata navedenih u tački (a);

(e) je period tokom kojeg će se dodatak naplaćivati unaprijed definisan i ograničen te da je, u smislu očekivanog prihoda, to period u skladu s finansijskim planovima i analizama troškova i koristi za projekte koji su sufinansirani iz prihoda ostvarenog naplatom dodatka.

Prva tačka primjenjuje se na nove prekogranične projekte ako se s tim slažu sve države članice uključene u taj projekt.

2. Dodatak se može primjenjivati na naknadu za koja je mijenjana u skladu s članom 7g

3. Nakon što od države članice koja namjerava uvesti dodatak primi tražene informacije, Komisija ove podatke stavlja na raspolaganje članovima Odbora iz člana 9.c. Ako Komisija smatra da planirani dodatak ne ispunjava uslove utvrđene u stavu 1. ili ako smatra da će planirani dodatak imati značajne negativne posljedice na privredni razvoj pograničnih regija, ona može odbiti planove za naknade koje je predala dotična država članica ili zatražiti njihove izmjene. Ovi se implementacioni akti donose u skladu sa savjetodavnom procedurom iz člana 9.c stava 2.

4. Na dionicama puta na kojima su ispunjeni kriterijumi za uvođenje dodatka u skladu sa stavom 1., države članice ne mogu naplaćivati naknade za eksterne troškove dok se naplaćuje dodatak.

5. Iznos dodatka oduzima se od iznosa naknade za eksterne troškove izračunate u skladu s članom 7.c, osim za vozila s motorima emisijskih normi EURO 0, I i II od 15. oktobra 2011., te EURO III od 2015. nadalje. Svi prihodi ostvareni od istovremene naplate dodatka i naknade za eksterne troškove ulažu se u finansiranje izgradnje prioritetnih projekata od evropskog interesa iz Priloga III. Odluci br. 661/2010/EU.

#### Član 7g

1. Države članice mijenjaju infrastrukturnu naknadu u skladu s EURO emisijskom normom motora ugrađenih u vozila tako da nijedna infrastrukturna naknada ne iznosi više od 100 % iznad iste naknade za ekvivalentna vozila koja ispunjavaju najstrožije trenutno važeće emisijske norme. Postojeći ugovori o koncesiji izuzeti su od ovog zahtjeva sve dok se ugovor ne obnovi.

Država članica ipak može odstupiti od zahtjeva da mijenja infrastrukturnu naknadu ako:

- i. bi to ozbiljno narušilo međusobnu povezanost sistema putarina na njenom području;
- ii. tehnički ne bi bilo praktično uvesti takvu različitost u postojeći sistem putarina;

iii. bi to dovelo do preusmjeravanja vozila koja uzrokuju najviše zagađenja i imaju negativne uticaje na bezbjednost u saobraćaju i javno zdravlje; ili

iv. putarina uključuje eksterne troškove.

Sva takva odstupanja ili izuzeća saopštavaju se Komisiji.

2. Ako, u slučaju pregleda vozila, vozač ili, ako je moguće, prevoznik ne može pokazati dokumente vozila potrebne kako bi dokazao EURO emisijsku normu motora u vozilu, države članice mogu naplatiti najvišu naplativu putrinu.

3. Infrastrukturna naknada se takođe može mijenjati u svrhu smanjenja zastoja, svodenja na minimum štete na infrastrukturi te što učinkovitijeg korišćenja dotične infrastrukture ili pospješivanja bezbjednosti saobraćaja na putevima, pod uslovom da:

(a) je promjena transparentna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uslovima;

(b) se promjena primjenjuje zavisno o dobu dana, danu u sedmici ili sezoni;

(c) nijedna infrastrukturna naknada ne iznosi više od 175% iznad najvišeg nivoa ponderisane prosječne infrastrukturne naknade iz člana 7.b;

(d) vršni period tokom kojih se naplaćuje viša infrastrukturna naknada s ciljem smanjenja zastoja ne traju duže od pet sati na dan;

(e) se na dionicama puta zahvaćenim zastojima promjena infrastrukturne naknade oblikuje i primjenjuje na transparentan i prihodovno neutralan način tako da se prevoznicima koji putuju tokom nevršnih perioda ponude snižene cijene putarina, a povišene cijene putarina prevoznicima koji na istoj dionici puta putuju tokom vršnih razdoblja;

(f) država članica koja želi uvesti takve promjene ili izmijeniti postojeću infrastrukturnu naknadu o tome obavijesti Komisiju i dostavi joj informacije potrebne kako bi se utvrdilo ispunjavanje uslova. Na osnovu dostavljene informacije, Komisija javno objavljuje i redovno ažurira popis koji sadrži periode tokom kojih se promjena infrastrukturne naknade primjenjuje i odgovarajuće cijene.

4. Promjene infrastrukturne naknade iz stava 1. i 3. nisu namijenjene za ostvarivanje dodatnih prihoda iz putarina. Svaki nenamjerni porast prihoda uravnotežuje se promjenom strukture promjene koja se mora sprovesti u roku od dvije godine od završetka računovodstvene godine u kojoj je ostvaren dodatni prihod.

#### Član 7h

1. Najmanje šest mjeseci prije uvođenja novog aranžmana putarina zasnovanog na infrastrukturnim naknadama, države članice Komisiji šalju:

(a) za aranžmane putarina, osim onih koji uključuju koncesijske putarine:

— jedinične vrijednosti i ostale parametre korišćenih u proračunu različitih elemenata infrastrukturnog troška, i

— jasnu informaciju o vozilima na koja se odnosi aranžman putarina, geografski opseg mreže ili dijela mreže, koji se koristi za izračun svakog troška, te procenat troškova koji se namjerava nadomjestiti naknadama;

(b) za aranžmane putarina koji uključuju koncesijske putarine:

— koncesijske ugovore ili značajne izmjene takvih ugovora,

— bazni slučaj na kojem davalac koncesije bazira obavještenje o koncesiji, kako je navedeno u Prilogu VII. B Direktivi 2004/18/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 31. marta 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavci robe te ugovorima o javnim uslugama ( 6 ); ovaj bazni slučaj uključuje procjenu troškova iz člana 7.b stava 1. predviđenu u koncesiji, očekivani promet po vrsti vozila, nivo predviđenih putarina i geografski opseg mreže pokrivenog ugovorom o koncesiji.

2. U roku od šest mjeseci nakon prijema svih potrebnih informacija u skladu sa stavom 1., Komisija donosi mišljenje o tome jesu li ispunjene obaveze iz člana 7.e. Mišljenja Komisije stavljaju se na raspolaganje Odboru iz člana 9.c.

3. Prije sprovođenja novog aranžmana putarina baziranog na naknadama za eksterne troškove, države članice Komisiji šalju:

(a) tačne podatke o lokaciji dionica puta na kojima će se naplaćivati naknada za eksterne troškove i opis vrste vozila, vrste puta i tačne vremenske periode na osnovu kojih će se mijenjati naknada za eksterne troškove;

(b) predviđenu ponderisanu prosječnu naknadu za eksterne troškove i predviđeni ukupni prihod;

(c) ako je moguće, naziv lica koje je imenovano u skladu s članom 7.c stavom 4. kako bi odredilo iznos naknade, te ime njegovog predstavnika;

(d) parametre, podatke i informacije potrebne kako bi se demonstriralo kako će se primijeniti metod izračunavanja iz Priloga III.a.

4. Komisija donosi odluku o tome jesu li ispunjeni uslovi iz člana 7.b, 7.c, 7.j ili člana 9. stava 2. do isteka:

(a) šest mjeseci nakon predaje dokumentacije iz stava 3.; ili

(b) gdje je moguće, dodatna tri mjeseca nakon prijema dodatnih podataka koje je zatražila Komisija u skladu sa stavom 3.

Dotična država članica prilagođava predloženu naknadu za eksterne troškove kako bi bila u skladu s odlukom. Odluka Komisije stavlja se na raspolaganje Odboru iz člana 9.c, Evropskom parlamentu i Vijeću.

#### Član 7i

1. Države članice nijednoj grupi korisnika ne omogućavaju popuste ili sniženja elementa putarine koji se odnosi na naknadu za eksterne troškove.

2. Države članice mogu predvidjeti popuste ili sniženja infrastrukturne naknada pod uslovom da:

(a) je tako prilagođena tarifna struktura srazmjerna, javno objavljena, i dostupna svim korisnicima pod jednakim uslovima i ne uzrokuje dodatne troškove koji se prenose na ostale korisnike u obliku viših putarina;

(b) takvi popusti ili sniženja doprinose stvarnim uštedama u upravnim troškovima; i

(c) ne prelaze 13% iznosa naknade za puteve koju plaćaju ista vozila koja ne ostvaruju pravo na popust ili sniženje.

3. Podložno uslovima predviđenim u članu 7.g stav 3. tački (b) i u članu 7.g stav 4., tarife putarina mogu, u izuzetnim slučajevima, naime za specifične projekte od visokog evropskog interesa iz Priloga III. Odluci br. 661/2010/EU, podlijegati drugim oblicima promjene kako bi se osigurala tržišna održivost takvih projekata ako su izloženi direktnom tržišnom takmičenju s drugim oblicima prevoza vozila. Dobijena tarifna struktura je linearna, srazmjerna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uslovima i ne uzrokuje dodatne troškove koji se prenose na ostale korisnike u obliku viših putarina. Komisija prije početka primjene nove tarifne strukture provjerava usklađenost sa navedenim uslovima.

#### Član 7j

1. Uvođenje, naplata i nadzor plaćanja putarina i naknada odvija se tako da se što manje ometa slobodni tok saobraćaja te da se izbjegnu obavezne kontrole ili provjere na unutrašnjim granicama Unije. S tim ciljem države članice saraduju u uspostavljanju metoda naplate koje prevoznici omogućavaju njihovo plaćanje 24 sata na dan uobičajenim sredstvom plaćanja, najmanje na glavnim prodajnim mjestima unutar ili izvan država članica u kojima se putarina i naknada primjenjuju. Države članice obezbjeđuju adekvatne objekte na mjestima plaćanja putarine i naknada kako bi se održali uobičajeni standardi bezbjednosti saobraćaja.

2. Način na koji je uređeno ubiranje putarina i naknada ne stavlja povremene korisnike putne mreže u neopravdano nepovoljan položaj, bilo finansijski ili na neki drugi način. Posebno, ako država članica prikuplja putarine ili naknade isključivo upotrebom sistema koji zahtijeva upotrebu elektronske naprave za naplatu ugrađene u vozilo, ona obezbjeđuje da svi korisnici pod razumnim

upravnim i ekonomskim uslovima mogu nabaviti odgovarajuće elektronske naprave za naplatu, koji ispunjavaju zahtjeve Direktive 2004/52/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 29. aprila 2004. o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine u Zajednici.

3. Ako država članica putarinu naplaćuje po vozilu, ukupan iznos putarine, iznos infrastrukturne naknade i/ili iznos naknade za eksterne troškove naznačen je na računu koji se izdaje prevozniku, po mogućnosti elektronskim sredstvom.

4. Ako je to ekonomski izvodljivo, države članice naknade za eksterne troškove računaju i naplaćuju uz pomoć elektronskog sistema koji ispunjava zahtjeve člana 2. stava 1. Direktive 2004/52/EZ. Komisija promovira saradnju među državama članicama, koja se može pokazati nužnom kako bi se obezbijila interoperabilnost elektronskog sistema za naplatu putarine na evropskom nivou.

#### Član 7k

Ne dovodeći u pitanje čl. 107. i 108. Ugovora o funkcionisanju Evropske unije, ova Direktiva ne utiče na slobodu država članica koje uvedu sistem putarina i/ili naknada za infrastrukturu da predvide odgovarajuću nadoknadu za te naknade.

#### Član 8

1. Dvije ili više država članica mogu saradivati na uvođenju zajedničkog sistema korisničkih naknada koji se primjenjuje na njihovim teritorijama kao cjelini. U tom slučaju, te države članice obezbjeđuju najužu uključenost Komisije u pripremu predmetnog sistema kao i u njegovu primjenu i moguće izmjene i dopune.

2. Osim uslova iz člana 7, zajednički sistem podliježe sljedećim uslovima:

- (a) zajedničke stope korisničkih naknada određuju uključene države članice u visinama koje ne prelaze maksimalne stope određene članom 7 stav 7;
- (b) plaćanje zajedničke korisničke naknade omogućava pristup mreži koju definišu uključene države članice u skladu s članom 7 stav 2;
- (c) u zajednički sistem mogu se uključiti druge države članice;
- (d) uključene države članice izrađuju skalu koja omogućava da svaka od njih dobije pravedno raspodijeljen pripadajući dio prihoda koji proizilazi iz naplate korisničkih naknada.

#### Član 8a

Svaka država članica kontroliše sistem putarina i/ili korisničkih naknada kako bi obezbijila njegovo funkcionisanje na transparentan i nediskriminatoran način.

#### Član 8b

1. Dvije ili više država članica mogu saradivati u uvođenju zajedničkog sistema za putarine koji je moguć na njihova zajednička državna područja kao cjelinu. U takvom slučaju, te države članice obavještavaju Komisiju o takvoj saradnji i o kasnijem funkcionisanju sistema i njegovim mogućim izmjenama.

2. Zajednički sistem putarina mora ispunjavati uslove iz člana 7. do 7.k. Druge države članice mogu se pridružiti zajedničkom sistemu.

### POGLAVLJE IV.

#### Završne odredbe

#### Član 9

1. Ova Direktiva ne sprečava države članice da na nediskriminatoran način primjenjuju:

(a) određena davanja ili naknade:

— koje se naplaćuju pri registrowanju vozila, ili

— se naplaćuju za vozila ili terete neuobičajenih težina ili dimenzija;

(b) parkirališne naknade i posebne urbane saobraćajne naknade.

1.a Ova Direktiva državama članicama ne sprečava nediskriminatornu primjenu regulatornih naknada čija je izričita namjena smanjenje saobraćajnih zastoja ili borba protiv štetnih uticaja na životnu sredinu, uključujući borbu protiv lošeg kvaliteta vazduha na svim putevima smještenim u urbanom području, uključujući transevropsku mrežu puteva koje presijecaju urbana područja.

2. Države članice odlučuju o upotrebi prihoda ostvarenih na osnovu ove Direktive. Kako bi se omogućio razvoj saobraćajne mreže kao cjeline, prihodi ostvareni od naknada za infrastrukturne i eksterne troškove, ili ekvivalent ovih prihoda u finansijskoj vrijednosti, trebali bi se upotrijebiti u korist saobraćajnog sektora i za optimizaciju čitavog saobraćajnog sistema. Posebno, prihodi ostvareni od naknada za eksterne troškove ili ekvivalent ovih prihoda u finansijskoj vrijednosti, trebali bi se upotrijebiti tako da se prevoz učini održivijim, uključujući jedno ili više od dolje navedenog:

(a) omogućavanjem efikasnijeg određivanja cijena;

(b) smanjenjem zagađenja zbog drumskog saobraćaja na izvoru;

(c) ublažavanjem učinaka zagađenja zbog drumskog saobraćaja na izvoru;

(d) poboljšanjem karakteristika vozila u vezi s emisijom CO<sub>2</sub> i korišćenja energije;

(e) razvojem drugih oblika infrastrukture za korisnike prevoza i/ili proširenjem postojećih kapaciteta;

(f) podrškom transevropske saobraćajne mreže;

(g) optimizacijom logistike;

(h) poboljšanjem bezbjednosti u drumskom saobraćaju; i

(i) omogućavanjem sigurnih parking mjesta.

Za ovaj se stav smatra da je moguć ako države članice imaju na snazi i sprovode fiskalnu i finansijsku politiku podrške koja upotpunjuje finansijsku podršku transevropskoj mreži i koja ima istu vrijednost kao najmanje 15% prihoda ostvarenih od infrastrukturnih i naknada za eksterne troškove u svakoj državi članici.

#### Član 9a

Države članice uspostavljaju odgovarajuće kontrole, te utvrđuju sistem sankcija koje se primjenjuju u slučaju kršenja nacionalnih propisa donesenih na osnovu ove Direktive. One preduzimaju sve

potrebne mjere kako bi obezbijedile njihovu primjenu. Ove sankcije su efikasne, proporcionalne i odvraćajuće.

#### Član 9b

Komisija olakšava dijalog i razmjenu tehničkih znanja i iskustava između država članica u vezi s sprovođenjem ove Direktive, a posebno njenih Priloga.

#### Član 9c

1. Komisiji pomaže odbor. Taj odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Evropskog parlamenta i Vijeća od 16. februara 2011. o utvrđivanju pravila i opštih načela o mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem sprovođenja ovlašćenja Komisije.

2. Prilikom pozivanja na ovaj član, primjenjuje se član 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

#### Član 9d

Komisija donosi delegirane akte u skladu s članom 290. Ugovora o funkcionisanju Evropske unije u vezi s:

— prilagođavanjem Priloga 0 pravnoj tekovini Unije,

— prilagođavanjem formula iz poglavlja 4.1. i 4.2. Priloga III.a naučnom i tehničkom napretku.

Postupci utvrđeni u članovima 9.e, 9.f i 9.g primjenjuju se na delegirane akte navedene u ovom članu.

#### Član 9e

1. Ovlašćenje za donošenje delegiranih akata iz člana 9.d dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme.

2. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istovremeno saopštava Evropskom parlamentu i Vijeću.

3. Ovlašćenje za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji pod uslovima utvrđenim u članu 9.f i članu 9.g.

#### Član 9f

1. Evropski parlament ili savjet mogu opozvati delegiranje ovlašćenja iz člana 9.d.

2. Institucija koja je započela interni postupak o mogućem opozivu delegiranja ovlašćenja, nastoji o tome obavijestiti drugu instituciju i Komisiju u razumnom roku prije donošenja konačne odluke, navodeći ovlašćenja koja bi mogla biti opozvana i moguće razloge opoziva.



3. Opozivom odluke prekida se delegiranje ovlaštenja koje je u njoj navedeno i odmah proizvodi efekte ili kasnijeg datuma koji je u njoj naveden. On ne utiče na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi. Objavljuje se u Službenom listu Evropske unije.

#### Član 9g

1. Evropski parlament ili Savjet mogu uložiti prigovor na delegirani akt u roku od dva mjeseca od dana saopštenja.

Na inicijativu Evropskog parlamenta ili Savjeta ovaj se rok produžava za dva mjeseca.

2. Ako po isteku tog roka ni Evropski parlament ni Vijeće ne iznesu prigovor na delegirani akt, on se objavljuje u Službenom listu Evropske unije i stupa na snagu na dan koji je u njemu naveden.

Delegirani akt se može objaviti u Službenom listu Evropske unije i stupiti na snagu i prije isteka tog roka ako i Evropski parlament i Vijeće obavijeste Komisiju o svojoj namjeri da neće uložiti prigovore.

3. Ako Evropski parlament ili Vijeće ulože prigovor na delegirani akt, on ne stupa na snagu. Institucija koja je uložila prigovor navodi razloge za prigovor na delegirani akt

#### Član 10

1. Za potrebe ove Direktive, valutni odnos između eura i nacionalnih valuta država članica koje nisu uvele euro, je onaj koji vrijedi prvog radnog dana u oktobru i koji je objavljen u Službenom listu Evropske unije; on proizvodi pravne obaveze od 1. januara sljedeće kalendarske godine.

2. Države članice koje nijesu uvele euro mogu zadržati iznose koji su na snazi u vrijeme godišnjeg podešavanja iz stava 1., ako konverzija iznosa izraženog u eurima pokazuje promjenu manju od 5 % kada se izrazi u nacionalnim valutama.

#### Član 10a

1. Iznosi u eurima iz Priloga II. i iznosi u centima iz tablica 1. i 2. u Prilogu III.b preispituju se svake dvije godine počevši od 1. januara 2013., kako bi se uzele u obzir promjene u harmonizovanom indeksu potrošačkih cijena EU, osim energije i neprerađene hrane (objavljenom od strane Komisije (Eurostat)).

Iznosi se prilagođavaju automatski povećanjem osnovnog iznosa u eurima ili centima za procenat promjene navedenog indeksa. Dobijene sume zaokružuju se naviše na najbliži euro s obzirom na Prilog II., naviše na najbližu desetinu centa s obzirom na tablicu 1. iz Priloga III.b i naviše na najbližu stotinu centa s obzirom na tablicu 2. iz Priloga III.b.

2. Komisija u Službenom listu Evropske unije objavljuje prilagođene iznose iz stava 1. Ti prilagođeni iznosi stupaju na snagu prvog dana u sljedećem mjesecu nakon objave.

#### Član 11

1. Do 16. oktobra 2014., i svake četiri godine nakon toga, države članice koje naplaćuju naknadu za eksterne troškove i/ili infrastrukturnu naknadu sastavljaju izvještaje o putarinama, uključujući i koncesione putarine, koje se naplaćuju na njihovom državnom području, i proslijeđuju ga Komisiji

koja ga stavlja na raspolaganje ostalim državama članicama. Taj izvještaj ne mora uključivati oblike naplate putarine koji su bili na snazi do 10. maja 2008. i koji ne uključuju naknade za eksterne troškove sve dok su ti oblici naplate na snazi i dok nijesu značajnije mijenjani. Ovaj izvještaj sadrži podatke o:

(a) ponderisanoj prosječnoj naknadi za eksterne troškove i tačne iznose koji se naplaćuju za svaku kombinaciju vrste vozila, vrste puta i vremenskog perioda;

(b) promjeni naknade za puteve prema vrsti vozila i vremenskom periodu;

(c) ponderisanoj prosječnoj naknadi za puteve i ukupnom prihodu ostvarenom kroz infrastrukturnu naknadu;

(d) ukupnom prihodu ostvarenom kroz naknade za eksterne troškove; i

(e) aktivnostima preduzetim u skladu sa članom 9. stav 2.

2. Do 16. oktobra 2015. Komisija, uz pomoć Odbora iz člana 9.c, Evropskom parlamentu i Vijeću predstavlja izvještaj o sprovođenju i efektima ove Direktive, posebno u vezi s efikasnošću odredbi o povratu troškova vezanih za zagađenje zbog saobraćaja, i o uključivanju vozila najveće dozvoljene mase više od 3,5 i manje od 12 tona. Izvještaj takođe, na osnovu kontinuiranog nadzora, analizira i ocjenjuje, između ostalog:

(a) efikasnost mjera predviđenih u ovoj Direktivi za otklanjanje negativnih posljedica uzrokovanih drumskim saobraćajem uzimajući takođe posebno u obzir, učinak na geografski izolovane i krajnje države članice;

(b) efekat spovođenja ove Direktive na usmjeravanje korisnika prema ekološki najprihvatljivijim i najefikasnijim prevoznim rješenjima, i uključuje podatke o uvođenju naknade bazirane na pređenoj udaljenosti;

(c) sprovođenje i efekat promjene infrastrukturnih naknada iz člana 7.g na smanjenje lokalnog zagađenja vazduha i zastoja. Izvještaj takođe procjenjuje jesu li najveće promjene i vršno razdoblje iz člana 7.g dovoljni da bi obezbjedili pravilno funkcionisanje mehanizma promjene;

(d) naučni napredak u procjenjivanju eksternih troškova prevoza s ciljem njihove internalizacije; i

(e) napredak naplate naknade prema korisnicima puteva i načine postupnog usklađivanja sistema naplate koji se primjenjuje na komercijalna vozila.

Izvještaj takođe ocjenjuje upotrebu elektronskih sistema za naplatu i ubiranje putnih i naknada za eksterne troškove i njihov stepen interoperabilnosti u skladu s Direktivom 2004/52/EZ.

3. Izvještaj prema potrebi sadrži predlog Evropskom parlamentu i Vijeću za daljnju reviziju ove Direktive.

4. Komisija do 16. oktobra 2012. predstavlja izvještaj u kojem su sažete druge mjere, kao što su regulatorne politike, preduzete kako bi se internalizovali ili smanjili eksterni troškovi vezani za okolinu, buku i zdravlje, koje su uzrokovale sve vrste prevoza, uključujući pravnu podlogu i najviše upotrijebljene vrijednosti.

Kako bi se obezbjedila poštena tržišna konkurencija svih vrsta prevoza uz postupno uvođenje naplate eksternih troškova svim vrstama prevoza, izvještaj sadrži raspored mjera koje još treba preduzeti kako bi se uzele u obzir druge vrste prevoza i/ili elementi eksternih troškova koji još nijesu uzeti u obzir, uzimajući u obzir napredak u reviziji Direktive vijeća 2003/96/EZ od 27. oktobra 2003. o restrukturiranju okvira Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije.

#### Član 12

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 1. januara 2000. godine. One o tome odmah obavještavaju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadrže uputstva na ovu Direktivu ili se uz njih navode takva uputstva. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekstove glavnih odredbi nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. Komisija o tome obavještava druge države članice.

#### Član 13

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u Službenom listu Evropskih zajednica.

#### Član 14

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

PRILOG 0.

GRANIČNE EMISIJE

1. Vozilo kategorije „EURO 0”

Masa ugljenmonoksid (CO) g/kWh	Masa ugljovodonika (HC) g/kWh	Masa azotnog oksida (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vozila kategorija „EURO I”/„EURO II”

	Masa ugljen monoksida (CO) g/kWh	Masa ugljovodonika (HC) g/kWh	Masa azotnog oksida (NOx) g/kWh	Masa čestica (PT) g/kWh
Vozilo kategorije „EURO I”	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Vozilo kategorije „EURO II”	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Koeficijent granične vrijednosti emisije čestica za motore snage 85 kW ili manje je 1,7.

3. Vozila kategorija „EURO III”/„EURO IV”/„EURO V”/„EEV”

Specifične mase ugljenmonoksida, ukupni ugljovodonici, azotni oksidi i čestice utvrđene testom ESC, i neprozirnost izduvnih gasova utvrđena testom ELR, ne smiju prelaziti sljedeće vrijednosti <sup>(1)</sup>:

	Masa ugljen monoksida (CO) g/kWh	Masa ugljovodonika (HC) g/kWh	Masa azotnog oksida (NOx) g/kWh	Masa čestica (PT) g/kWh	izduvni gasovi <sup>1</sup>
Vozilo kategorije „EURO III”	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8

Vozilo kategorije „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozilo kategorije „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozilo kategorije „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15
<p>(1) Ciklus provjere sastoji se od niza tačaka provjere, s tim da su za svaku tačku definisani brzina i obrtni moment koje motor mora imati pri istom radu, (test ESC), ili pri promjenjivim uslovima rada (testovi ETC i ELR).</p> <p>(2) 0,13 za motore s radnim obimom manjim od 0,7 dm<sup>3</sup> i nominalnom brzinom većom od 3 000 min<sup>-1</sup>.</p>					

4. Kako je određeno u Direktivi 88/77/EEZ, mogu se uzeti u obzir buduće emisione kategorije vozila i buduće izmjene.

PRILOG I.

NAJMANJE PORESKE STOPE PRIMJENLJIVE NA VOZILA

**Motorna vozila**

Broj osovina i maksimalna dozvoljena bruto nosivost (u tonama)		Najmanja poreska stopa (u eurima/godišnje)	
Ne manje od	Manje od	Pogonska(-e) osovina(-e) sa vazdušnim vješanjem priznatim ekvivalentom <sup>(1)</sup>	Drugi sistem pogonskog vješanja
<b>Dvije osovine</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>Tri osovine</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>Četiri osovine</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537
<sup>(1)</sup> vješanje koje se priznaje kao ekvivalent u skladu s definicijom iz Priloga II. Direktive Vijeća 96/53/EZ od 25. juna 1996., o			

utvrđivanju, za određena drumska vozila koja saobraćaju u Zajednici, najvećih dozvoljenih dimenzija u nacionalnom i međunarodnom saobraćaju i najvećih dozvoljenih težina u međunarodnom saobraćaju (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).

#### KOMBINOVANA VOZILA (ZGLOBNA VOZILA I DRUMSKI VOZOVI)

Broj osovine i maksimalna dozvoljena bruto nosivost  (u tonama)		Najmanja poreska stopa  (u eurima/godišnje)	
Ne manje od	Manje od	Pogonska(-e) osovina(-e) sa vazdušnim vješanjem priznatim ekvivalentom (1)	Drugi sistemi pogonskog vješanja
<b>2 + 1 osovine</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2 + 2 osovine</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465

33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 osovine</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 osovine</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 osovine</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535
<p>(1) vješanje koje se priznaje kao ekvivalent u skladu s definicijom u Prilogu II. Direktive Vijeća 96/53/EZ od 25. juna 1996., o utvrđivanju, za određena drumska vozila koja saobraćaju u Zajednici, najvećih dozvoljenih dimenzija u nacionalnom i međunarodnom saobraćaju i najvećih dozvoljenih težina u međunarodnom saobraćaju (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).</p>			



PRILOG II.

**NAJVEĆI IZNOSI KORISNIČKIH NAKNADA U EURIMA, UKLJUČUJUĆI ADMINISTRATIVNE  
TROŠKOVE IZ ČLANA 7 STAVA 7**

**Godišnje**

	<b>Maksimalno tri osovine</b>	<b>Minimalno četiri osovine</b>
EURO 0	1 428	2 394
EURO I	1 242	2 073
EURO II	1 081	1 803
EURO III	940	1 567
EURO IV i vozila koja manje zagađuju	855	1 425

**Mjesečno i sedmično**

Maksimalne mjesečne i sedmične stope srazmjerne su trajanju korišćenja infrastrukture.

**Dnevno**

Dnevna korisnička naknada jednaka je za sve kategorije vozila i iznosi 12 EUR.

## PRILOG III.

### OSNOVNA NAČELA ZA RASPODJELU TROŠKOVA I IZRAČUNAVANJE PUTARINE

Ovaj Prilog određuje osnovna načela za izračunavanje ponderisane prosječne infrastrukturne naknade u skladu s članom 7b stavom 1. Obveza povezivanja infrastrukturnih naknada sa troškovima ne dovodi u pitanje slobodu država članica da se, u skladu s članom 7b, stavom 2, odluče ne pokriti sve troškove iz prihoda ostvarenih infrastrukturnim naknadama, niti njihovu slobodu da, u skladu s članom 7f, iznosi specifičnih infrastrukturnih naknada odstupaju od prosjeka.

Primjena ovih pravila mora u potpunosti biti u skladu s drugim postojećim obvezama u skladu s pravom Unije, posebno u odnosu na ugovore o koncesiji koji se dodjeljuju u skladu s Direktivom 2004/18/EZ i sa drugim instrumentima Unije na području javnih nabavki.

Kada država članica pregovara sa jednom ili više trećih strana radi sklapanja koncesionog ugovora za izgradnju ili poslovanje dijela njene infrastrukture, ili ako zbog toga stupi u neki drugi dogovor utemeljen na nacionalnom zakonodavstvu ili na ugovoru koji je sklopila vlada države članice, usklađenost s ovim načelima procjenjuje se na osnovu rezultata ovih pregovora.

#### 1. Definicija mreže i relevantnih vozila

- Kad se na cjelokupnu transevropsku putnu mrežu ne primjenjuje jedinstven režim putarina, država članica tačno određuje onaj dio ili djelove mreže na kojima se primjenjuje režim putarina, kao i sistem koji upotrebljava za kategorizaciju vozila u svrhu primjene različitih iznosa putarina. Države članice takođe navode obuhvata li njihov režim putarina i vozila ispod praga od 12 tona.
- Kada država članica odluči da za različite djelove svoje mreže donese različite politike koje se tiču povrata troškova, (kao što je to dozvoljeno u skladu sa članom 7b stavom 2 ), za svaki jasno definisani dio mreže troškovi se izračunavaju posebno. Država članica može odlučiti podijeliti svoju mrežu na određen broj jasno definisanih dijelova kako bi se za svaki dio sklopili posebni ugovori o koncesiji ili slično.

#### 2. Troškovi infrastrukture

##### 2.1. Investicioni troškovi

- Investicioni troškovi uključuju troškove izgradnje, (uključujući troškove finansiranja), i troškove razvoja infrastrukture, te tamo gdje je to primjenjivo, povraćaj od investicionog ulaganja ili stopu dobiti. Takođe se uključuju troškovi eksproprijacije zemljišta, planiranja, projektovanja, nadzora građevinskih ugovora i upravljanja projektom, i troškovi za arheološka istraživanja i istraživanja tla, kao i drugi relevantni sporedni troškovi.
- Povrat troškova izgradnje temelji se ili na vijeku trajanja infrastrukture ili na nekom drugom periodu amortizacije, (koje nije kraće od 20 godina), koje se smatra prikladnim zbog finansiranja kroz ugovor o koncesiji ili na neki drugi način. Trajanje perioda amortizacije može biti ključna varijabla u pregovorima za sklapanje ugovora o koncesiji, posebno ako navedena država članica, kao ugovorna strana, želi postaviti gornju granicu mjerljive prosječne putarine koja će se primjenjivati.
- Ne dovodeći u pitanje proračun investicionih troškova, povrat troškova može:
  - biti jednako raspodijeljen tokom perioda amortizacije, ili mjerljiv u početnim, srednjim ili kasnijim godinama, uz uslov da se takva mjerljivost izvodi na transparentan način,
  - predvidjeti indeksaciju putarine tokom perioda amortizacije.
- Svi troškovi nastali u proteklom periodu zasnivaju se na plaćenim iznosima. Troškovi koji će još nastati u budućnosti, baziraju se na razumnim predviđanjima tih troškova.
- Javne investicije se mogu smatrati zajmovima. Kamatna stopa koja se primjenjuje na troškove nastale u proteklom periodu je stopa koja se primjenjivala na javne zajmove tokom tog perioda.

— Troškovi se raspoređuju na teška teretna vozila, (HGV), na objektivnoj i transparentnoj osnovi uzimajući u obzir odnos saobraćaja teških teretnih vozila koji će se odvijati po mreži i s tim povezane troškove. Vozila/kilometri koje pređu teška teretna vozila mogu se u tu svrhu prilagoditi objektivno opravdanim „faktorima izjednačavanja” poput onih navedenih u tački 4. (10).

— Određivanje procijenjenog povrata od investicionog ulaganja ili stope dobiti mora biti razumno i odražavati uslove na tržištu, te se može mijenjati radi podsticanja veće efikasnosti treće ugovorne strane u pogledu zahtjeva koji se postavljaju na kvalitetu usluge. Povrat od investicionog ulaganja se može izračunati upotrebom privrednih pokazatelja, kao što su IRR, (unutrašnja stopa povrata investicija), ili WACC (mjerljiv prosječni trošak kapitala).

### 2.2. Godišnji troškovi održavanja i troškovi popravke konstrukcija

— Ovi troškovi uključuju godišnje troškove održavanja mreže i periodične troškove povezane sa popravkama, učvršćivanjem i mijenjanjem površinskog sloja puta, kako bi se obezbjedilo održavanje operativne funkcionalnosti mreže tokom vremena.

— Ovakvi se troškovi raspoređuju između teških teretnih vozila i ostalog saobraćaja na osnovu stvarnog i predviđenog udjela vozila/kilometara, i mogu se prilagođavati objektivno opravdanim faktorima izjednačavanja, poput onih navedenih u tački 4.

### 3. Troškovi poslovanja, upravljanja i naplaćivanja putarine

Ovi troškovi uključuju sve troškove upravljača infrastrukture koji nijesu sadržani u dijelu 2., a koji se odnose na sprovođenje, rad i upravljanje infrastrukturom i sistemom naplate putarine. Oni posebno uključuju:

— troškove izgradnje, uspostavljanja i održavanja naplatnih kućica i drugih sistema naplate,

— svakodnevne troškove rada, upravljanja i sprovođenja sistema naplate putarina,

— administrativne takse i naknade povezane sa ugovorima o koncesiji,

— troškove upravljanja, administrativne troškove i usluga povezane sa poslovanjem infrastrukture.

Troškovi mogu uključivati povraćaj od investicionog ulaganja ili stopu dobiti koji predstavljaju stepen prenesenog rizika.

Ovakvi se troškovi na pravednoj i transparentnoj osnovi raspodjeljuju na sve klase vozila koje podliježu sistemu naplaćivanja putarina.

### 4. Udio teretnog saobraćaja, faktori izjednačenja i mehanizam ispravki

— proračun putarina se bazira na stvarnim ili predviđenim udjelima pređenih kilometara teških teretnih vozila, koji se prema potrebi mogu prilagoditi pomoću faktora izjednačenja, kako bi se uvažili povećani troškovi izgradnje i popravke infrastrukture koju koriste teretna vozila.

— U sljedećoj tablici je prikazan skup okvirnih faktora izjednačenja. Ako država članica koristi faktore izjednačenja čiji se odnosi razlikuju od onih prikazanih u ovoj tabeli, ti se faktori moraju bazirati na objektivno opravdanim kriterijumima i moraju biti dostupni javnosti.

Kategorija vozila (1)	faktor izjednačenja		
	Popravka konstrukcija (2)	Investicije	Godišnje održavanje
Između 3,5 t i 7,5 t, kategorija 0	1	1	1
> 7,5 t,	1,96	1	1

kategoriya I			
> 7,5 t, kategoriya II	3,47	1	1
> 7,5 t, kategoriya III	5,72	1	1
(1) Za određivanje kategorije vozila vidjeti Prilog IV. (2) Kategorije vozila odgovaraju osovinskim masama od 5,5, 6,5, 7,5 i 8,5 tona.			

— Režimi naplate putarina koji se baziraju na predviđenim nivoima saobraćaja moraju imati korektivni mehanizam pomoću kojeg se putarine povremeno prilagođavaju kako bi se ispravio bilo kakav pre nizak ili previsok povraćaj troškova zbog grešaka prognoze.

## PRILOG III.a

### MINIMALNI ZAHTJEVI ZA NAPLATU NAKNADE ZA EKSTERNE TROŠKOVE

Ovaj Prilog utvrđuje minimalne zahtjeve za naplatu naknade za eksterne troškove i za izračunavanje najviše ponderisane prosječne naknade za eksterne troškove.

#### 1. Obuhvaćeni djelovi putne mreže

Država članica tačno definiše dio ili djelove njene putne mreže za koje se naplaćuje naknada za eksterne troškove.

Ako država članica izabere da naplaćuje naknade za eksterne troškove samo na dijelu ili djelovima putne mreže koji su obuhvaćeni ovom Direktivom, taj dio ili djelovi određuju se nakon procjene koja je utvrdila da:

- vozila na putevima na kojima se naplaćuje naknada za eksterne troškove uzrokuju višu štetu za okolinu od prosječne štete na drugim djelovima putne mreže koji spadaju u područje primjene ove Direktive, a za koje se ne naplaćuje naknada za eksterne troškove, ili
- bi nametanje naknade za eksterne troškove na drugim djelovima putne mreže koji spadaju u područje primjene ove Direktive moglo imati negativne uticaje na okolinu ili bezbjednost saobraćaja, ili bi naplaćivanje i prihodovanje naknade za eksterne troškove dovelo do nesrazmjernih troškova.

#### 2. Obuhvaćena vozila, putevi i vremenski periodi

Država članica obavještava Komisiju o klasifikaciji vozila prema kojoj se putarina mijenja. Ona takođe obavještava Komisiju o lokaciji puteva na kojima se naplaćuju više naknade za eksterne troškove (dalje u tekstu: prigradski putevi (uključujući i autoputeve)), i putevi na kojima se naplaćuju niže naknade za eksterne troškove (dalje u tekstu: međugradski putevi (uključujući autoputeve)).

Prema potrebi ona takođe obavještava Komisiju o tačnim vremenskim periodima koji odgovaraju noćnom periodu tokom kojeg se može primijeniti viša naknada za eksterne troškove buke, što odražava veću smetnju uzrokovanu bukom.

Klasifikacija puteva na prigradske (uključujući autoputeve) i međugradске (uključujući autoputeve), i definicija vremenskih perioda bazirana je na objektivnim mjerilima vezanim za nivo izloženosti puta i njihovog zagađenja okoline, kao što su gustina naseljenosti i godišnji broj perioda s najvišim zagađenjem, izmjerenih u skladu s ovom Direktivom. Korišćena mjerila uključuju se u obavještenje.

#### 3. Iznos naknade

Za svaku vrstu vozila, vrstu puta i vremenski period, država članica, ili prema potrebi, nezavisno tijelo određuje jedinstveni specifični iznos. Nastala tarifna struktura, uključujući i početno i završno vrijeme svakog noćnog perioda, ako naknada za vanjske troškove uključuje trošak zagađenja bukom, transparentna je, javna i dostupna svim korisnicima pod jednakim uslovima. Objava treba nastupiti na vrijeme i prije sprovođenja. Javno se objavljuju svi parametri, podaci i ostale informacije neophodne kako bi se razumjelo na koji se način računaju razni elementi eksternih troškova.

Prilikom određivanja naknada, države članice, ili prema potrebi nezavisno tijelo, vode se pravilom efektivnog oblikovanja cijena, to je cijena koja je blizu graničnih društvenih troškova upotrebe vozila za koje se naplaćuje naknada.

Naknada se takođe utvrđuje nakon što su razmotreni rizici od preusmjeravanja saobraćaja, zajedno sa svim negativnim učincima na bezbjednost drumskog saobraćaja, okolinu i zastoje, kao i sva rješenja koja bi mogla ublažiti ove rizike.

Država članica, ili prema potrebi nezavisno tijelo, nadzire učinkovitost naplate naknada u smislu smanjenja ekološke štete nastale zbog drumskog saobraćaja. Ona svake dvije godine prema

potrebi prilagođava tarifnu strukturu i specifični iznos naknade utvrđene za datu kategoriju vozila, vrstu puta i vremenski period promjenama u ponudi i potražnji u sektoru prevoznih usluga.

#### 4. Elementi eksternih troškova

##### 4.1. Trošak zagađenja vazduha zbog saobraćaja

Kada se država članica odluči u naknadi za eksterne troškove uključiti čitav trošak zagađenja vazduha zbog saobraćaja ili njegov dio, država članica ili, prema potrebi, nezavisno tijelo, izračunava trošak zagađenja vazduha zbog saobraćaja koji podliježe davanjima, tako da upotrijebi formulu ili tako da upotrijebi jedinične vrijednosti iz tabele 1. Priloga III.b ako su ove posljednje niže:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

pri čemu je:

$PCV_{ij}$  = trošak zagađenja vazduha vrstom vozila i na putu vrste j (euro/vozilo kilometri)

$EF_{ik}$  = faktor emisije zagađenja k i vrste vozila i (gram/vozilo kilometri)

$PC_{jk}$  = monetarni trošak zagađenja k za vrstu puta j (euro/gram)

Faktori emisije su isti kao oni kojima se država članica koristi za sastavljanje nacionalnih inventara emisije predviđenih u Direktivi 2001/81/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. oktobar 2001. godine o nacionalnim emisionim kvotama za određene supstance zagađivače u atmosferi (što zahtijeva upotrebu priručnika za inventare emisija EMEP/CORINAIR). Monetarni trošak zagađivača procjenjuje država članica ili, prema potrebi, nezavisno tijelo, uvažavajući najnovija znanja.

Država članica ili, prema potrebi, nezavisno tijelo mogu primijeniti naučno dokazane alternativne metode za izračun vrijednosti troška zagađenja vazduha koristeći se podacima mjerenja zagađenja vazduha i lokalne vrijednosti monetarnog troška zagađenja vazduha, ako ti rezultati ne premašuju jedinične vrijednosti iz tabele 1. Priloga III.b za bilo koji vrstu vozila.

##### 4.2. Trošak zagađenja vazduha bukom zbog saobraćaja

Kada se država članica odluči da u naknadu za eksterne troškove uključi čitav trošak zagađenja vazduha bukom zbog saobraćaja ili njegov dio, država članica ili, prema potrebi, nezavisno tijelo, izračunava trošak zagađenja vazduha bukom zbog saobraćaja koji podliježe davanjima, tako da upotrijebi sljedeće formule ili tako da upotrijebi jedinične vrijednosti iz tabeli 2. Priloga III.b ako su ove druge niže:

$$NCV_j \text{ (svakodnevno)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (dan)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (noć)} = b \times NCV_j$$

Pri čemu je:

$NCV_j$  = trošak buke jednog teškog teretnog vozila na putu vrste j (euro/vozilo kilometri)

$NC_{jk}$  = trošak buke po osobi izloženoj na putu vrste j nivoa buke k (euro/osoba)

$POP_k$  = stanovništvo izloženo dnevnoj buci nivoa k po kilometru (osoba/kilometar)

$WADT$  = ponderisani prosječni dnevni saobraćaj (sveden na ekvivalentni broj ličnih vozila)

a i= su ponderisani faktori koje utvrđuje država članica tako da nastali trošak ponderisane b prosječne buke na broj prevezenih kilometara ne premašuje NCV<sub>j</sub> (svakodnevno).

Zagađenje vazduha bukom zbog saobraćaja odnosi se na učinak na nivoe buke mjerene blizu tačke izloženosti i iza zidova protiv buke, ako su postavljene.

Stanovništvo izloženo nivou buke k uzima se iz strateških karata buke, sastavljenih u skladu s članom 7. Direktive 2002/49/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 25. juna 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoline.

Trošak po osobi izloženom nivou buke k procjenjuje država članica ili, prema potrebi, nezavisno tijelo, uvažavajući najnovije spoznaje.

Za ponderisani prosječni dnevni saobraćaj između teških teretnih vozila i putničkih automobila upotrebljava se ekvivalentni faktor „e” koji je manji ili jednak 4.

Država članica ili, prema potrebi, nezavisno tijelo mogu primijeniti naučne dokazane alternativne metode za izračunavanje vrijednosti troškova buke pod uslovom da ti rezultati ne prelaze jedinične vrijednosti iz tabele 2. Priloga III.b.

Država članica ili, prema potrebi, nezavisno tijelo, mogu uvesti različite naknade za buku kako bi nagradili upotrebu manje bučnih vozila pod uslovom da to ne dovodi do diskriminacije stranih vozila. Ako se uvedu različite naknade za buku, naknada za najbučniju kategoriju vozila ne smije biti viša od jediničnih vrijednosti navedenih u tabeli 2. Priloga III.b ni četiri puta viša od naknade za buku za najmanje bučna vozila.

PRILOG III.b

**NAJVEĆA DOZVOLJENA PONDERISANA PROSJEČNA NAKNADA ZA EKSTERNE TROŠKOVE**

U ovom se Prilogu utvrđuju parametri za izračunavanje najviše dozvoljene ponderisane prosječne naknade za eksterne troškove.

**1. Najveći trošak zagađenja vazduha zbog saobraćaja**

Tabela 1.

**Najveći naplativi trošak zagađenja vazduha**

Cent/vozilo kilometri	Prigradski putevi (uključujući autoputeve)	Međugradski putevi (uključujući autoputeva)
EURO 0	17,2	12,9
EURO I	11,8	8,6
EURO II	9,7	7,6
EURO III	7,6	6,5
EURO IV	4,3	3,3
EURO V	0	0
nakon 31. decembra 2013.	3,3	2,2
EURO VI	0	0
nakon 31. decembra 2017.	2,2	1,1
Vozila koja manje zagađuju od EURO VI	0	0

Vrijednosti iz tabele 1. mogu se u planinskim područjima pomnožiti sa faktorom do najviše 2 ako je to opravdano nagibom puta, visinom i/ili temperaturnim inverzijama.

**2. Najveći trošak zagađenja bukom zbog saobraćaja**

Tabela 2.

**Najveći naplativi trošak zbog buke**

Cent/vozilo kilometri	Dan	Noć
Prigradski putevi	1,18	2,15



(uključujući autoputeve)		
Međugradski putevi (uključujući autoputeve)	0,22	0,33

Vrijednosti iz tabele 2. mogu se u planinskim područjima pomnožiti s faktorom do najviše 2 ako je to opravdano nagibom puta, temperaturnim inverzijama i/ili učinkom amfiteatra u dolinama.

PRILOG IV.

**OKVIRNO UTVRĐIVANJE KATEGORIJE VOZILA**

Kategorije vozila su definisane u donjoj tabeli.

Vozila se kategorišu u potkategorije 0, I, II i III u skladu sa štetom koju uzrokuju na površini puta, uzlaznim rastom (tako je kategorija III kategorija koja nanosi najveću štetu putnoj infrastrukturi). Šteta raste eksponencijalno s porastom osovine mase.

Sva motorna i kombinovana vozila čija je maksimalna dozvoljena masa u natovarenom stanju manja od 7,5 tona, pripadaju u kategoriju štetnosti 0.

**Motorna vozila**

Pogonske osovine sa vazdušnim vješanjem priznatim ekvivalentom (1)		Drugi sistemi vješanja pogonske osovine		Kategorija štete
Broj osovine najveća dozvoljena ukupna masa natovarenog vozila (u tonama)	Broj osovine najveća dozvoljena ukupna masa natovarenog vozila (u tonama)	Broj osovine najveća dozvoljena ukupna masa natovarenog vozila (u tonama)	Broj osovine najveća dozvoljena ukupna masa natovarenog vozila (u tonama)	
Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od	
Dvije osovine				
7,5	12	7,5	12	I.
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tri osovine				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			

25	26			
		23	25	II.
		25	26	
Četiri osovine				
23	25	23	25	I.
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II.
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

(<sup>1</sup>) vješanje koje se priznaje kao ekvivalentan u skladu s definicijom iz Priloga II. Direktivi Vijeća 96/53/EZ od 25. juna 1996. o utvrđivanju, za određena drumska vozila koja saobraćaju u Zajednici, najvećih dozvoljenih dimenzija u nacionalnom i međunarodnom saobraćaju i najvećih dozvoljenih masa u međunarodnom saobraćaju (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2002/7/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta (SL L 67, 9.3.2002., str. 47.).

**Kombinovana vozila (vučna vozila s poluprikolicom i teretna vozila s prikolicom)**

Pogonske osovine sa vazdušnim vješanjem ili priznatim ekvivalentom		Drugi sistemi vješanja pogonske osovine		Kategorija štete
Broj osovina i najveća dozvoljena ukupna masa natovarenog vozila (u tonama)		Broj osovina i najveća dozvoljena ukupna masa natovarenog vozila (u tonama)		
Ne	Manje	Ne	Manje	

manje od	od	manje od	od	
2 + 1 osovina				
7,5	12	7,5	12	I.
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 osovine				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II.
31	33	31	33	
33	36	33	36	III.
36	38			
2 + 3 osovine				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
3 + 2 osovine				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
		40	44	
40	44			
3 + 3 osovine				

36	38	36	38	I.
38	40			
		38	40	II.
40	44	40	44	

(<sup>1</sup>) SL L 228, 9.9.1996., str. 1. Odluka kako je zadnje izmijenjena Odlukom br. 884/2004/EZ (SL L 167, 30.4.2004., str. 1.).

(<sup>2</sup>) SL L 134, 30.4.2004., str. 114. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 2083/2005 (SL L 333, 20.12.2005., str. 28.).

(<sup>3</sup>) SL L 368, 17.12.1992., str. 38.

(<sup>4</sup>) SL L 370, 31.12.1985., str. 8.

(<sup>5</sup>) SL L 204, 5.8.2010., str. 1.

(<sup>6</sup>) SL L 134, 30.4.2004., str. 114.

(<sup>7</sup>) SL L 166, 30.4.2004., str. 124.

(<sup>8</sup>) SL L 55, 28.2.2011., str. 13.

(<sup>9</sup>) SL L 283, 31.10.2003., str. 51.

(<sup>10</sup>) Kod primjene faktora izjednačavanja, država članica mora voditi računa o izgradnji puta koja se odvija u više faza ili upotrebom pristupa dugog vijeka trajanja.

(<sup>11</sup>) SL L 309, 27.11.2001., str. 22.

(<sup>12</sup>) Metodologija Evropske agencije za okolinu: <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

(<sup>13</sup>) SL L 189, 18.7.2002., str. 12.

**DIREKTIVA EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA 2004/52/EZ**

**od 29. aprila 2004. godine**

**o interoperabilnosti sistema naplate putarine u Uniji**

**(Tekst od značaja za EEP)**

EVROPSKI PARLAMENT I SAVJET EVROPSKE UNIJE,

imajući u vidu Ugovor o osnivanju Evropske zajednice, a naročito član 7 stav 1,

imajući u vidu predlog Komisije,

imajući u vidu mišljenje Evropskog ekonomsko-socijalnog komiteta <sup>(1)</sup>,

imajući u vidu mišljenje Komiteta regiona <sup>(2)</sup>,

postupajući u skladu sa postupkom iz člana 251 Ugovora <sup>(3)</sup>,

s obzirom na to da:

(1) Rezolucijom od 17. juna 1997. godine o razvoju telematike u drumskom saobraćaju, posebno u vezi sa elektronskom naplatom putarine (ENP) <sup>(4)</sup>, Savjet je pozvao Komisiju i države članice da izrade strategije za usklađivanje sistema za elektronsku naplatu putarine kako bi se postigla odgovarajuća interoperabilnost na evropskom nivou. Saopštenje Komisije o interoperabilnim sistemima za elektronsku naplatu putarine u Evropi predstavljalo je prvu fazu ove strategije.

(2) Većina država članica koje su postavile sisteme za elektronsku naplatu putarine za finansiranje troškova putne infrastrukture ili plaćanja naknada za korišćenje puteva (u daljem tekstu: „sistemi za elektronsku naplatu putarine“) koriste mikrotalasnu tehnologiju kratkog dometa sa frekvencijama od oko 5,8 GHz, ali ti sistemi trenutno nijesu u potpunosti usklađeni. Rad na mikrotalasnoj tehnologiji, koji je sproveo Evropski komitet za standardizaciju (CEN), rezultirao je u januaru 2003. godine pripremanjem tehničkih standarda za usklađivanje mikrotalasnih sistema za elektronsku naplatu putarine sa frekvencijom od 5,8 GHz nakon utvrđivanja tehničkih predstandarda iz 1997. godine. Međutim, ti predstandardi ne obuhvataju namjensku komunikaciju kratkog dometa (DSRC) sa frekvencijom od 5,8 GHz koja se upotrebljava u Zajednici i koja obuhvata dvije varijante koje nijesu u potpunosti usklađene. One se zasnivaju na modelu za povezivanje otvorenih sistema koji je utvrdila Međunarodna organizacija za standardizaciju komunikacije među kompjuterskim sistemima.

(3) Proizvođači opreme i upravljači infrastrukture su se ipak dogovorili da u okviru Zajednice izrade interoperabilne proizvode zasnovane na postojećim sistemima za namjensku komunikaciju kratkog dometa od 5,8 GHz. Oprema koju je potrebno učiniti dostupnom korisnicima treba, u skladu s tim, da omogući komunikaciju sa tehnologijama koje se mogu upotrebljavati samo za nove sisteme za elektronsku naplate putarine, a koji će biti raspoređeni unutar Zajednice nakon 1. januara 2007.

godine, i to sa tehnologijom za satelitsko pozicioniranje, tehnologijom mobilnih komunikacija koja koristi GSM-GPRS standarde i mikrotalasnom tehnologijom sa frekvencijom od 5,8 GHz.

(4) Od suštinske važnosti je da se rad na standardizaciji završi što je prije moguće kako bi se uspostavili tehnički standardi kojima se obezbjeđuje tehničko usklađivanje između sistema za elektronsku naplatu putarine zasnovanih na mikrotalasnoj tehnologiji frekvencije 5,8 GHz, tehnologiji za satelitsko pozicioniranje i mobilnim komunikacijama, radi izbjegavanja dalje fragmentacije tržišta.

(5) Neophodno je predvidjeti široko raspoređivanje sistema za elektronsku naplatu putarine po državama članicama i susjednim državama, a javlja se i potreba za interoperabilnim sistemima koji su prilagođeni daljem razvoju politika naplate putarine na nivou Zajednice i budućim tehnološkim dostignućima.

(6) Sistemi za elektronsku naplatu putarine treba da budu interoperabilni i zasnovani na otvorenim i javnim standardima koji su dostupni svim operatorima sistema na nediskriminatornoj osnovi.

(7) Pri uvođenju novih sistema za elektronsku naplatu putarine, potrebno je obezbijediti dovoljno opreme kako bi se izbjegla diskriminacija među odgovarajućim preduzećima.

(8) Naročito, primjena novih tehnologija za satelitsko pozicioniranje (GNSS) i mobilnih komunikacija (GSM/GPRS) za sisteme za elektronsku naplatu putarine može, zbog njihove velike prilagodljivosti i raznovrsnosti, pomoći u ispunjavanju zahtjeva nove politike naknada za korišćenje puteva na nivou Zajednice i država članica. Te tehnologije omogućavaju obračunavanje pređenih kilometara prema vrsti puta bez potrebe za skupim investicijama u infrastrukturu. One takođe otvaraju vrata dodatnim novim uslugama u pogledu bezbjednosti u saobraćaju i informisanja putnika, poput automatskog alarma koji aktivira vozilo učesnika u saobraćajnoj nezgodi, javljajući na taj način svoj položaj, kao i informisanja u realnom vremenu o uslovima saobraćaja, gustini saobraćaja i trajanju putovanja. Kada je u pitanju satelitsko pozicioniranje, projekat Galileo koji je 2002. godine pokrenula Zajednica izrađen je kako bi se od 2008. godine omogućio veći kvalitet informacionih usluga od onih koje pružaju današnji sistemi navigacije i koji su optimalni za usluge telematike u drumskom saobraćaju. Sistem koji je prethodio Evropskom geostacionarnom navigacionom sistemu za augmentaciju (EGNOS) biće u upotrebi već 2004. godine i davaće slične rezultate. Međutim, ovi inovativni sistemi mogu izazvati probleme u vezi sa kontrolom i sprečavanjem zloupotrebe. Ipak, zahvaljujući gorenavedenim značajnim prednostima, potrebno je načelno preporučiti da se pri uvođenju novih sistema za elektronsku naplatu putarine primijeni tehnologija satelitskog pozicioniranja i tehnologija mobilnih komunikacija.

(9) Proliferacija tehnologija za sisteme elektronske naplate putarine koji su već u upotrebi ili u planu za naredne godine (uglavnom 5,8 GHz mikrotalasno pozicioniranje putem satelita i mobilne komunikacije), kao i širenje specifikacija koje su uvele države članice i susjedne države za sopstvene sisteme elektronske naplate putarine, može ugroziti nesmetano funkcionisanje unutrašnjeg tržišta i ciljeve saobraćajne politike. Takva situacija može dovesti do gomilanja neusklađenih i skupih elektronskih kutija u vozačkim kabinama teških teretnih vozila, kao i do

grešaka vozača prilikom upotrebe tih vozila, rezultirajući, primjera radi, nenamjernim izbjegavanjem plaćanja. Takvo širenje neprihvatljivo je korisnicima i proizvođačima vozila zbog troškova, kao i iz bezbjednosnih i pravnih razloga.

(10) Potrebno je ukloniti vještačke barijere u funkcionisanju unutrašnjeg tržišta, a državama članicama i Zajednici omogućiti da primijene razne politike naknada za korišćenje puteva za sve vrste vozila na lokalnom, državnom i međunarodnom nivou. Oprema ugrađena u vozila treba da omogući da politike naknada za korišćenje puteva budu u skladu sa načelima nediskriminacije državljana svih država članica. Zato je potrebno obezbijediti interoperabilnost sistema za elektronsku naplatu putarine na nivou Zajednice u najkraćem mogućem roku.

(11) Vozači su s pravom zainteresovani za poboljšanja kvaliteta usluga na putnoj infrastrukturi, posebno u pogledu bezbjednosti, kao i značajnog smanjenja zastoja na naplatnim rampama, naročito u danima pojačanog saobraćaja i na posebno prometnim tačkama na putnoj mreži. Prilikom definisanja evropske usluge elektronske naplate putarine potrebno je obuhvatiti taj problem. Potrebno je osigurati da se predviđena oprema i komponente, u mjeri u kojoj je to tehnički moguće, mogu kombinovati sa ostalim djelovima u vozilu, posebno sa elektronskim tahografom i sistemima za hitne pozive. Intermodalni sistemi ne bi trebalo da se isključe u kasnijoj fazi.

(12) Mogućnost pristupa drugim, budućim načinima primjene treba da se obezbijedi kroz ugradnju odgovarajuće opreme, pored naplate putarine.

(13) Evropska usluga elektronske naplate putarine trebalo bi da omogući interoperabilnost na tehničkom, ugovornom i proceduralnom nivou i pri tome obuhvati:

- (a) jedinstveni ugovor između klijenata i operatora koji nude usluge u skladu sa nizom ugovorenih pravila kojima se svim operatorima odnosno izdavaocima dozvoljava pružanje usluga i omogućava pristup cjelokupnoj mreži;
- (b) skup tehničkih standarda i zahtjeva koji omogućava da industrija može nabaviti potrebnu opremu za pružanje usluga.

(14) Ugovorna interoperabilnost pojedinim korisnicima puteva nudi mogućnost velikih olakšica, a poslovnim korisnicima puteva značajne administrativne uštede.

(15) Sistemi za elektronsku naplatu putarine značajno doprinose smanjenju rizika od nezgoda, povećavajući na taj način bezbjednost u drumskom saobraćaju, kao i smanjenju broja gotovinskih transakcija i smanjenju zastoja na naplatnim rampama, posebno u danima pojačanog saobraćaja. Smanjuje se i negativan uticaj na životnu sredinu usljed čekanja i ponovnog paljenja vozila i zastoja, kao i uticaj na životnu sredinu vezan za postavljanje novih traka odnosno proširenje postojećih rampi.



(16) Bijela knjiga o evropskoj saobraćajnoj politici za 2010. godinu sadrži ciljeve povezane sa bezbjednošću i protočnošću drumskog saobraćaja. Interoperabilne inteligentne prevozne usluge i sistemi predstavljaju ključno sredstvo u postizanju tih ciljeva.

(17) Uvođenje sistema elektronske naplate putarine podrazumijeva obradu ličnih podataka. Takva obrada treba da se vrši u skladu sa pravilima Zajednice, na način kako su, između ostalog, utvrđena Direktivom Evropskog parlamenta i Savjeta 95/46/EZ od 24. oktobra 1995. godine, o zaštiti pojedinaca u vezi sa obradom ličnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka <sup>(5)</sup> i Direktivom Evropskog parlamenta i Savjeta 2002/58/EZ od 12. jula 2002. godine o obradi ličnih podataka i zaštiti privatnosti u području elektronskih komunikacija <sup>(6)</sup>. Pravo na zaštitu ličnih podataka izričito se priznaje članom 8 Povelje Evropske unije o osnovnim pravima.

(18) Automatsko zaduženje bankovnih računa ili kreditnih/debitnih kartica izdatih u Zajednici ili van nje naplatama za putarinu u potpunosti je uslovljeno operativnim plaćanjima na prostoru Zajednice, na kome se usluge obračunavaju bez razlika.

(19) Sistemi za elektronsku naplatu putarine postavljeni u državama članicama treba da zadovolje sljedeća osnovna mjerila: sistem treba da bude odgovarajući za jednostavnu ugradnju budućih tehničkih i sistemskih poboljšanja i dostignuća bez skupog uklanjanja starijih modela i metoda; troškovi za poslovne i privatne korisnike puteva trebalo bi da budu zanemarljivi u poređenju s prednostima za te korisnike puteva i društvo u cjelini, a njihova primjena u bilo kojoj državi članici ne bi trebalo da prouzrokuje nikakve razlike između domaćih korisnika puteva i korisnika iz drugih država članica.

(20) Budući da države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri ispuniti ciljeve ove direktive, posebno kad je riječ o interoperabilnosti sistema za elektronsku naplatu putarine na unutrašnjem tržištu i uvođenju evropske usluge elektronske naplate putarine koja bi pokrivala cijelu drumsku mrežu Zajednice na kojoj se vrši naplata putarine i koja se, zbog svojih evropskih dimenzija, može bolje ostvariti na nivou Zajednice, Zajednica može preduzeti mjere u skladu sa načelom supsidijarnosti kako je navedeno u članu 5 Ugovora. U skladu sa načelom proporcionalnosti iz tog člana, ova direktiva ne ide van onoga što je potrebno za postizanje tih ciljeva.

(21) Potrebno je omogućiti uključivanje zainteresovanih strana (kao što su operatori naplate putarine, upravljači infrastrukture, elektronska i automobilska industrija i korisnici) u konsultacije Komisije o tehničkim i ugovornim aspektima uvođenja evropske usluge naplate putarine. Komisija, po potrebi, treba da konsultuje nevladine organizacije koje su aktivne na polju zaštite privatnosti, bezbjednosti na putevima i zaštite životne sredine.

(22) Za uspostavljanje evropske usluge naplate putarine, biće potrebno da se prvo utvrde smjernice koje izdaje Komitet za elektronsku naplatu osnovan ovom direktivom.

(23) Ova direktiva ne utiče na slobodu država članica da utvrde pravila kojima se uređuje naplata korišćenja putne infrastrukture i pitanja oporezivanja.

(24) Mjere potrebne za sprovođenje ove direktive treba da budu utvrđene u skladu sa Odlukom Savjeta 1999/468/EZ od 28. juna 1999. godine o postupcima za vršenje ovlašćenja za sprovođenje prenijetih na Komisiju (7),

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

#### Član 1

##### **Cilj i područje primjene**

1. Ovom direktivom utvrđuju se uslovi potrebni radi obezbjeđenja interoperabilnosti sistema za elektronsku naplatu putarine u Zajednici. Ona se primjenjuje na elektronsku naplatu svih vrsta naknada za puteve na cijeloj putnoj mreži Zajednice, gradskoj i međugradskoj, putevima za motorna vozila, glavnim i sporednim putevima i različitim konstrukcijama kao što su tuneli, mostovi i trajekti.

2. Ova direktiva se ne primjenjuje na:

- (a) sisteme naplate putarine za koje ne postoji elektronski uređaj za naplatu putarine;
- (b) sisteme za elektronsku naplatu putarine za koje nije potrebna ugradnja opreme u vozila;
- (c) male, isključivo lokalne sisteme naplate putarine za koje bi troškovi usklađivanja sa zahtjevima ove direktive bili nesrazmjerni koristima.

3. Radi dostizanja cilja iz stava 1 uspostavlja se evropska usluga elektronske naplate putarine. Ovom uslugom, koja služi kao dopuna domaćim uslugama elektronske naplate putarine u državama članicama, obezbjeđuje se interoperabilnost na području čitave Zajednice za korisnike sistema za elektronsku naplatu putarine koje su države članice već uvele i za one koji će biti uvedeni u budućnosti u okviru ove direktive.

#### Član 2

##### **Tehnološka rješenja**

1. Za izvršavanje elektronskih transakcija vezanih za naplatu putarine, svi novi elektronski sistemi naplate putarine koji će biti pušteni u rad 1. januara 2007. godine ili nakon toga koriste jednu ili više sljedećih tehnologija:

- (a) satelitsko pozicioniranje;
- (b) mobilne komunikacije koje koriste GSM-GPRS standarde (preporuka GSM TS 03.60/23.060);
- (c) 5,8 GHz mikrotalasna tehnologija.

2. Evropska usluga elektronske naplate putarine pušta se u rad u skladu sa članom 3 stav 1. Operatori će zainteresovanim korisnicima staviti na raspolaganje unutrašnju opremu za vozila koja

je usklađena sa svim sistemima za elektronsku naplatu putarine koji su u upotrebi u državama članicama koristeći tehnologije iz stava 1 i koja je prilagođena svim tipovima vozila u skladu sa vremenskim okvirom iz člana 3 stav 4. Ta oprema treba da bude interoperabilna i da omogućava komunikaciju sa svim sistemima koji su u upotrebi u državama članicama, a koji koriste jednu ili više tehnologija iz stava 1. Detaljan mjere u tom smislu utvrđuje Komitet iz člana 5 stav 1, uključujući modalitete koji se odnose na raspoloživost opreme za vozila kako bi se ispunili zahtjevi zainteresovanih korisnika.

3. Preporučuje se da novi sistemi za elektronsku naplatu putarine, koji su pušteni u rad nakon usvajanja ove direktive, upotrebljavaju tehnologiju satelitskog pozicioniranja i tehnologiju mobilnih komunikacija iz stava 1. Komisija će u slučaju eventualnog prelaska na sisteme koji koriste ove od strane sistema koji koriste druge tehnologije, a u saradnji s Komitetom iz člana 5 stav 1, sačiniti izvještaj do 31. decembra 2009. godine. Izvještaj sadrži studiju upotrebe svake tehnologije iz stava 1 i analizu troškova i koristi. Komisija, po potrebi, Evropskom parlamentu i Savjetu uz izvještaj dostavlja i predlog strategije prelaska.

4. Ne dovodeći u pitanje stav 1, oprema u vozilu može biti prikladna i za druge tehnologije, pod uslovom da to ne predstavlja dodatno opterećenje korisnicima ili da ne stvara razlike među njima. Ukoliko je potrebno, oprema u vozilu može takođe biti povezana sa elektronskim tahografom vozila.

5. Ukoliko države članice posjeduju sisteme za elektronsku naplatu putarine, one preduzimaju potrebne mjere kako bi povećale upotrebu sistema za elektronsku naplatu putarine. One nastoje da najkasnije do 1. januara 2007. godine osiguraju da se makar 50% protoka saobraćaja na naplatnoj rampi odvija putem sistema za elektronsku naplatu. Trake namijenjene za elektronsku naplatu mogu se uz obavezno poštovanje bezbjednosti upotrebljavati i za naplatu putarine na druge načine.

6. Rad na interoperabilnosti postojećih tehnologija naplate putarine koji se sprovodi u vezi sa evropskom uslugom elektronske naplate putarine obezbjeđuje punu kompatibilnost i povezivanje ovih tehnologija sa tehnologijama iz stava 1 i njihove opreme.

7. Države članice obezbjeđuju da se obrada ličnih podataka zarad funkcionisanja evropske usluge elektronske naplate putarine vrši u skladu sa pravilima Zajednice o zaštiti sloboda i osnovnih prava pojedinaca i njihove privatnosti, kao i da budu usklađeni sa odredbama Direktive 95/46/EZ i Direktive 2002/58/EZ.

### Član 3

#### **Uspostavljanje evropske usluge elektronske naplate putarine**

1. Uspostavlja se evropska usluga elektronske naplate putarine, koja obuhvata cjelokupnu putnu mrežu u Zajednici na kojoj se naplata putarine ili naknada za puteve vrši elektronskim putem. Ova usluga elektronske naplate utvrđuje se nizom ugovornih pravila u skladu sa ugovorom putem kojeg se svim operatorima odnosno izdavaocima odobrava pružanje usluga, skupom tehničkih standarda i zahtjeva, kao i potpisivanjem jedinstvenog ugovora o pretplati između korisnika i operatora odnosno izdavalaca koji nude tu uslugu. Ovaj ugovor omogućava pristup usluzi na cijeloj mreži, a pretplate će biti dostupne kod operatora bilo kojeg dijela mreže odnosno izdavaoca.

2. Evropska usluga elektronske naplate putarine je nezavisna od osnovnih odluka država članica o naplati putarina za pojedine vrste vozila, kao i od visine naknada, te od svrhe plaćanja tih naknada. Ona se odnosi samo na metode naplate putarine ili naknada. Usluga omogućava sklapanje

ugovora bez obzira na mjesto registracije vozila, državljanstvo ugovornih strana ili tačke na putnoj mreži za koju se plaća putarina.

3. Ovaj sistem omogućava razvoj intermodalnosti bez stvaranja poteškoća drugim vidovima prevoza.

4. Ukoliko države članice posjeduju nacionalne sisteme za elektronsku naplatu putarine, one obezbjeđuju da operatori odnosno izdavaoci svojim klijentima ponude evropsku uslugu elektronske naplate putarine prema sljedećem rasporedu:

- (a) za sva vozila iznad 3,5 tone i za sva vozila koja imaju dozvolu za prevoz više od devet putnika (vozač + 8), najmanje tri godine nakon donošenja odluka o utvrđivanju evropske usluge elektronske naplate iz člana 4 stav 4;
- (b) za sve vrste vozila, najkasnije pet godina od donošenja odluka o utvrđivanju evropske usluge elektronske naplate iz člana 4 stav 4.

#### Član 4

##### **Karakteristike evropske usluge elektronske naplate putarine**

1. Evropska usluga elektronske naplate putarine zasniva se na tačkama navedenim u Aneksu ove Direktive.

2. Taj Aneks se iz tehničkih razloga po potrebi može izmijeniti i dopuniti u skladu sa postupkom iz člana 5 stav 2.

3. Evropska usluga elektronske naplate putarine koristi tehnološka rješenja iz člana 2, u skladu sa javno dostupnim specifikacijama.

4. Komisija je dužna da donese odluke koje se odnose na definisanje evropske usluge elektronske naplate putarine u skladu sa postupkom iz člana 5 stav 2 do 1. jula 2006. godine. Te odluke donose se samo ukoliko postoje uslovi, ocijenjeni na osnovu odgovarajućih studija kako bi se omogućila interoperabilnost sa svih aspekata, uključujući tehničke, pravne i komercijalne.

5. Ukoliko se odluke iz stava 4 ne donesu do 1. jula 2006. godine, Komisija će u skladu sa članom 5 stav 2 odlučiti da odredi novi datum do koga te odluke treba da se donesu.

6. Tehničke odluke koje se odnose na realizaciju evropske usluge elektronske naplate putarine donosi Komisija u skladu sa postupkom iz člana 5 stav 2.

7. Komisija, u skladu sa postupkom utvrđenim Direktivom Evropskog parlamenta i Savjeta 98/34/EZ od 22. juna 1998. godine, o utvrđivanju postupaka pružanja informacija u oblasti tehničkih standarda i propisa<sup>(8)</sup>, zahtijeva da relevantni organi za standardizaciju, posebno CEN, ulože sav potreban napor kako bi se u što kraćem roku usvojili standardi za oblast sistema za elektronsku naplatu putarine povezani sa tehnologijama iz člana 2 stav 1.

8. Oprema za evropsku uslugu elektronske naplate naročito ispunjava zahtjeve Direktive Evropskog parlamenta i Savjeta 1999/5/EZ od 9. marta 1999. godine o radio-opremi i telekomunikacionoj terminalnoj opremi, i o međusobnom priznavanju njihove usklađenosti<sup>(9)</sup> i Direktive Savjeta 89/336/EEZ od 3. maja 1989. godine o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na elektromagnetsku kompatibilnost<sup>(10)</sup>.

## Član 5

### **Postupak Komiteta**

1. Komisiji pomaže Komitet za elektronsku naplatu putarine (u daljem tekstu: Komitet).
2. Kada se upućuje na ovaj stav, primjenjuju se čl. 5 i 7 Odluke 1999/468/EZ, a imajući u vidu odredbe člana 8 te odluke.

Rok iz člana 5 stav 6 Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca..

3. Komitet usvaja svoj poslovnik.

## Član 6

### **Sprovođenje**

Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom direktivom najkasnije do...<sup>(11)</sup>. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredbi, zajedno sa tabelom kojom se prikazuje odnos tih odredbi i ove Direktive.

Kada države članice utvrde ove mjere, one će sadržati pozivanje na ovu Direktivu ili se pozivanje na ovu Direktivu navodi prilikom njihovog službenog objavljivanja. Načine takvog pozivanja utvrđuju države članice.

## Član 7

### **Stupanje na snagu**

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.

## Član 8

### **Primaoci**

Ova Direktiva upućena je državama članicama.

Sačinjeno u Strazburu, 29. aprila 2004. godine.

Za Evropski parlament

Predsjednik

P. KOKS

(P. COX)

Za Savjet

Predsjednik

M. MEKDAUEL

(M. MCDOWELL)

(1) Sl. list C 32, 5.2.2004, str. 36.

(2) Sl. list C 73, 23.3.2004, str. 54.

(3) Mišljenje Evropskog parlamenta od 18. decembra 2003. godine (još nije objavljeno u Službenom listu), Zajedničko stanovište Savjeta od 22. marta 2004. godine (Sl. list C 95 E, 20.4.2004, str. 53) i Stanovište Evropskog parlamenta od 20. aprila 2004. godine.

(4) Sl. list C 194, 25.6.1997, str. 5.

(5) Sl. list L 281, 23.11.1995, str. 31. Direktiva kako je izmijenjena i dopunjena Regulativom (EZ) br. 1882/2003 (Sl. list L 284, 31.10.2003, str. 1).

(6) Sl. list L 201, 31.7.2002, str. 37.

(7) Sl. list L 184, 17.7.1999, str. 23.

(8) Sl. list L 204, 21.7.1998, str. 37. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Aktom o pristupanju iz 2003. godine.

(9) Sl. list L 91, 7.4.1999, str. 10. Direktiva kako je izmijenjena i dopunjena Regulativom (EZ) br. 1882/2003.

(10) Sl. list L 139, 23.5.1989, str. 19. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom 93/68/EEZ (Sl. list L 220, 30.8.1993, str. 1).

(11) 18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive.

## ANEKS

Elementi potrebni za utvrđivanje i uvođenje evropske usluge elektronske naplate putarine

Dolje navedena pitanja važna su za utvrđivanje i uvođenje evropske usluge elektronske naplate putarine, uspostavljene na osnovu ove direktive. Pitanja su podijeljena na tehnička, proceduralna i pravna:

### Tehnička pitanja:

(a) operativni postupci usluge: pretplata na uslugu, uputstva za upotrebu, postavljanje i pričvršćivanje opreme u vozila, obrada transakcija na rampama za naplatu putarine, postupci za obnavljanje podataka o transakciji u slučaju kvara na opremi ili nepravilnosti u radu, sistemi nadzora, izdavanje računa i naplata dospjelih iznosa, naknadne usluge prodaje, pomoć korisnicima, utvrđivanje obima usluge ponuđene korisnicima; pri utvrđivanju tih operativnih postupaka u obzir se uzimaju postojeći postupci u državama članicama;

(b) funkcionalne specifikacije usluge: opis funkcija opreme u vozilu i zemaljske opreme;

(c) tehničke specifikacije zemaljske opreme i opreme u vozilu koje podržavaju uslugu i standardi, postupci ovjere i ograničenja kojih se treba pridržavati;

(d) pokretanje i praćenje rada koji uključuje nadležne organe za standardizaciju, kao i svi tehnički dodaci standardima ili predstandardima koji se upotrebljavaju, radi obezbjeđenja interopearbilnosti;

(e) specifikacije za ugradnju opreme u vozilo;

(f) transakcioni modeli: precizno definisanje transakcionih algoritama za svaku različitu vrstu putarine (naplata putarine na fiksnim tačkama ili kontinuirana naplata), kao i definisanje podataka koji se razmjenjuju između opreme u vozilu i zemaljske opreme i formata podataka;

(g) dogovori koji se odnose na raspoloživost opreme u vozilu radi zadovoljavanja potreba svih zainteresovanih korisnika;

### Proceduralna pitanja:

(h) postupci provjere tehničkih performansi unutrašnje opreme, opreme uz puteve i načina ugradnje opreme u vozila;

(i) parametri za klasifikaciju vozila: potvrda o validnosti liste tehničkih parametara Zajednice sa koje će svaka država članica izabrati one koje želi da primijeni na svoju politiku naplate. Parametri će predstavljati fizičke, motorne i ekološke karakteristike vozila. Utvrđivanje kategorije vozila na osnovu tih parametara biće u nadležnosti država članica;

(j) sprovođenje postupaka za rješavanje posebnih slučajeva, kao što su nepravilnosti u radu. To se posebno odnosi na slučajeve kada operator i korisnik dolaze iz različitih država;

**Pravna pitanja:**

(k) potvrda o validnosti izabranih tehničkih rješenja u odnosu na pravila Zajednice kojima se štite sloboda i osnovna prava pojedinaca i njihova privatnost. Naime, biće potrebno obezbijediti usklađenost s Direktivom 95/46/EZ i Direktivom 2002/58/EZ;

(l) utvrđivanje nediskriminatornih zajedničkih pravila i minimalnih zahtjeva kojih potencijalni pružaoci usluga treba da se pridržavaju prilikom pružanja usluga;

(m) ocjena mogućnosti usklađivanja pravila o vršenju elektronske naplate putarine;

(n) memorandum o razumijevanju između operatora kojim se omogućava primjena evropske usluge elektronske naplate putarine, uključujući postupke za rješavanje sporova.



## DIREKTIVA 2004/54/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA

od 29. aprila 2004. godine

o minimalnim bezbjednosnim zahtjevima za tunele u transevropskoj putnoj mreži

EVROPSKI PARLAMENT I SAVJET EVROPSKE UNIJE,

imajući u vidu Ugovor o osnivanju Evropske zajednice, a naročito njegov član 71 stav 1,

imajući u vidu predlog Komisije,

imajući u vidu Mišljenje Evropskog ekonomsko-socijalnog komiteta <sup>(1)</sup>,

imajući u vidu Mišljenje Komiteta regiona <sup>(2)</sup>,

postupajući u skladu sa postupkom iz člana 251 Ugovora <sup>(3)</sup>,

s obzirom na to da:

- (1) U svojoj Bijeloj knjizi od 12. septembra 2001. godine „Evropska saobraćajna politika za 2010. godinu: vrijeme za odluke” Komisija je najavila da će predložiti minimalne bezbjednosne zahtjeve za tunele koji pripadaju transevropskoj putnoj mreži.
- (2) Saobraćajni sistem, naročito transevropska putna mreža definisana u Odluci br. 1692/96/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. jula 1996. godine o smjernicama Zajednice za razvoj transevropske saobraćajne mreže <sup>(4)</sup> od najvećeg je značaja za podršku evropskoj integraciji i za osiguranje visokog stepena dobrobiti evropskih građana. Evropska zajednica ima odgovornost da garantuje visok, ujednačen i konstantan nivo sigurnosti, usluga i udobnosti u okviru transevropske putne mreže.
- (3) Dugi tuneli od preko 500 m dužine predstavljaju važne objekte koji olakšavaju komunikaciju između velikih područja Evrope i imaju odlučujuću ulogu u funkcionisanju i razvoju regionalnih privreda.
- (4) Evropski savjet je u više navrata, a naročito na sastanku od 14. i 15. decembra 2001. godine u Lekenu, naglasio hitnost preduzimanja mjera za unapređenje bezbjednosti tunela.
- (5) Dana 30. novembra 2001. godine, ministri saobraćaja Austrije, Francuske, Njemačke, Italije i Švajcarske sastali su se u Cirihu i usvojili zajedničku deklaraciju kojom se preporučuje usaglašavanje nacionalnih zakonodavstava sa najnovijim usklađenim zahtjevima za unapređenje bezbjednosti u dugim tunelima.
- (6) Budući da države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti cilj predloženog djelovanja, a to je postizanje ujednačenog, konstantnog i visokog stepena zaštite svih evropskih građana u tunelima na putevima, te se, stoga, zbog zahtijevanog nivoa usklađenosti, on može bolje ostvariti na nivou Zajednice, Zajednica može donijeti mjere, u skladu sa načelom supsidijarnosti iz člana 5 Ugovora. U skladu sa načelom proporcionalnosti određenim u tom članu, ova

Direktiva ne izlazi iz okvira onog što je neophodno za ostvarivanje tog cilja.

- (7) Nedavne nezgode u tunelima naglašavaju njihovu važnost u ljudskom, privrednom i kulturnom smislu.
- (8) Pojedini tuneli u Evropi, koji su odavno pušteni u rad, projektovani su u vrijeme kad su se tehničke mogućnosti i uslovi prevoza znatno razlikovali od današnjih. Stoga imamo sasvim različite stepene bezbjednosti, a to se mora ispraviti.
- (9) Sigurnost u tunelima zahtijeva više mjera koje se, između ostalog, odnose na geometriju tunela i njegove projektne karakteristike, sigurnosnu opremu, uključujući saobraćajne znakove, regulisanje saobraćaja, obuku hitnih službi, upravljanje incidentima, obavještanje korisnika o tome kako da se najbolje ponašaju u tunelima i na bolju komunikaciju između nadležnih organa i hitnih službi, kao što su policija, vatrogasci i spasilački timovi.
- (10) Kao što je već jasno stavljeno do znanja kroz rad Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu (UNECE), ponašanje korisnika na putevima čini odlučujući aspekt bezbjednosti tunela.
- (11) Bezbjednosne mjere treba da omoguće ljudima uključenim u incident da sami sebe spase, da dozvole korisnicima puteva da bez odlaganja djeluju kako bi se spriječile ozbiljnije posljedice, da osiguraju da hitne službe mogu da postupaju djelotvorno i da zaštite okruženje, kao i da ograniče materijalnu štetu.
- (12) Unapređenja postignuta ovom Direktivom poboljšaće bezbjednosne uslove za sve korisnike, uključujući lica sa invaliditetom. Međutim, budući da lica sa invaliditetom imaju više poteškoća pri bježtvu u hitnom slučaju, njihovoj bezbjednosti treba posvetiti posebnu pažnju.
- (13) Radi primjene uravnoteženog pristupa i zbog velikih troškova tih mjera, treba odrediti minimum sigurnosne opreme, uzimajući u obzir vrstu i očekivani obim saobraćaja u svakom od tunela.
- (14) Međunarodna tijela, kao što su Svjetska asocijacija za puteve i UNECE, već dugo daju dragocjene preporuke kako bi se unaprijedila i uskladila sigurnosna oprema i saobraćajna pravila u tunelima na putevima. Međutim, budući da te preporuke nijesu obavezujuće, njihov se puni potencijal može u najvećoj mjeri ostvariti ako se njima identifikovani zahtjevi učine obavezujućim kroz zakonodavstvo.
- (15) Da bi se održao visok stepen bezbjednosti, potrebno je ispravno održavanje sigurnosnih kapaciteta u tunelima. Razmjena informacija među državama članicama o savremenim bezbjednosnim tehnikama i podataka o nezgodama/incidentima treba da bude organizovana sistematski.
- (16) Da bi se osiguralo da upravnici tunela ispravno primjenjuju zahtjeve ove Direktive, države članice treba da delegiraju odgovornost jednom ili više nadležnih organa na nacionalnom, regionalnom ili lokalnom nivou za pružanje sigurnosti svih aspekata bezbjednosti u tunelu.
- (17) Za sprovođenje ove Direktive potreban je fleksibilan i progresivan vremenski plan. Time će se omogućiti završetak najhitnijih radova bez stvaranja većih poremećaja u saobraćajnom sistemu ili uskih grla prilikom obavljanja javnih radova u državama članicama.
- (18) Trošak renoviranja postojećih tunela znatno se razlikuje od jedne do druge države članice, naročito iz geografskih razloga, te državama članicama na čijoj je teritoriji gustina tunela znatno iznad evropskog prosjeka treba dopustiti vremensko pomjeranje radova na renoviranju potrebnih za usklađivanje sa zahtjevima ove Direktive.
- (19) Za tunele koji su već u upotrebi ili tunele čiji je projekat odobren, ali koji nijesu otvoreni za javnost u roku od 24 mjeseca od stupanja na snagu ove Direktive, državama članicama treba dopustiti da prihvate donošenje mjera za smanjenje rizika kao alternativu ispunjenju zahtjeva iz

ove Direktive, a u slučaju da se konstruktivna rješenja za tunel ne mogu primijeniti po razumnoj cijeni.

- (20) Dodatni tehnički napredak i dalje je neophodan za unapređivanje bezbjednosti tunela. Treba uvesti postupak kojim bi se Komisiji omogućilo da zahtjeve ove Direktive prilagodi tehničkom napretku. Taj postupak treba takođe upotrijebiti za donošenje usaglašene metode analize rizika.
- (21) Mjere potrebne za sprovođenje ove Direktive treba donijeti u skladu sa Odlukom Savjeta 1999/468/EZ od 28. juna 1999. godine o utvrđivanju postupaka za izvršavanje ovlaštenja za sprovođenje prenetih na Komisiju <sup>(5)</sup>.
- (22) Države članice treba da podnesu Komisiji izvještaj o mjerama koje planiraju da donesu kako bi ispunile zahtjeve iz ove Direktive u pogledu sinhronizovanja radova na nivou Zajednice u cilju smanjenja poremećaja u saobraćaju,
- (23) U slučaju da zahtjevi iz ove Direktive nalažu neophodnost izgradnje druge cijevi tunela u fazi projektovanja ili izgradnje, tu drugu cijev koja se gradi treba smatrati novim tunelom. Isto važi i u slučaju da zahtjevi iz ove Direktive nalažu neophodnost uspostavljanja novih zakonski obavezujućih postupaka planiranja, uključujući rasprave za dobijanje planske dozvole za sve mjere koje su s tim povezane.
- (24) Rad treba nastaviti u odgovarajućim forumima kako bi se došlo do visokog stepena usaglašenosti u pogledu znakova i piktograma koji se koriste na promjenljivim znakovima u tunelima. Države članice treba podsticati da usaglase korisnički interfejs za sve tunele na svojoj teritoriji.
- (25) Države članice treba podsticati da primijene uporedive nivoe bezbjednosti kod tunela na putevima koji se nalaze na njihovoj teritoriji, a koji ne čine dio transevropske putne mreže te stoga ne spadaju u područje primjene ove Direktive.
- (26) Države članice treba podsticati da razviju nacionalne odredbe s ciljem postizanja višeg stepena bezbjednosti u tunelima,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

### Član 1

#### **Predmet i područje primjene**

1. Cilj ove direktive je da se osigura minimalni nivo bezbjednosti za korisnike puteva u tunelima u transevropskoj putnoj mreži sprečavanjem kritičnih događaja koji mogu da ugroze ljudski život, životnu sredinu i tunelske instalacije, kao i pružanje zaštite u slučaju nezgoda.
2. Ona se primjenjuje na sve tunele u transevropskoj putnoj mreži duže od 500 m, bilo da su već u upotrebi, u izgradnji ili u fazi projektovanja.

### Član 2

#### **Značenja izraza**

Za potrebe ove direktive primjenjuju se sljedeća značenja izraza:

„Transevropska putna mreža” znači putna mreža utvrđena u Dijelu 2 Aneksa I Odluke br. 1692/96/EZ i prikazana kartama i/ili opisana u Aneksu II te Odluke.

2) „Hitne službe” znači sve lokalne službe, bilo javne, bilo privatne, ili one koje su dio tunelskog osoblja, koje intervenišu u slučaju nezgode, uključujući policijske službe, vatrogasne jedinice i

spasilačke timove.

3) „Dužina tunela” znači dužina najduže saobraćajne trake, mjerene u potpuno zatvorenom dijelu tunela.

### Član 3

#### **Mjere bezbjednosti**

1. Države članice osiguravaju da tuneli na njihovoj teritoriji koji su obuhvaćeni područjem primjene ove direktive ispunjavaju minimum bezbjednosnih zahtjeva iz Aneksa I.
2. U slučaju da se određeni konstruktivni zahtjevi iz Aneksa I mogu ispuniti isključivo kroz tehnička rješenja koja se ili ne mogu postići ili se mogu postići samo uz nesrazmjerno visoke troškove, upravni organ iz člana 4 može prihvatiti sprovođenje mjera za smanjenje rizika kao alternativu ispunjenju tih zahtjeva, pod uslovom da te alternativne mjere rezultiraju istovjetnom ili boljom zaštitom. Efikasnost tih mjera dokazuje se kroz analizu rizika u skladu sa odredbama člana 13. Države članice obavještavaju Komisiju o mjerama za smanjenje rizika koje se prihvataju kao alternativa i za to pružaju obrazloženje. Ovaj stav se ne odnosi na tunele u fazi projektovanja iz člana 9.
3. Države članice mogu precizirati strožije zahtjeve, pod uslovom da oni nijesu u suprotnosti sa zahtjevima iz ove direktive.

### Član 4

#### **Upravni organ**

1. Države članice imenuju jedan ili više upravnih organa, u daljem tekstu: „upravni organ”, koji imaju odgovornost da pruže potvrdu svih aspekata bezbjednosti u tunelu i koji moraju preduzeti neophodne korake da osiguraju usaglašenost sa ovom direktivom.
2. Upravni organ se može ustanoviti na nacionalnom, regionalnom ili lokalnom nivou.
3. Svaki tunel u transevropskoj putnoj mreži koji se nalazi na teritoriji samo jedne države članice potpada pod odgovornost samo jednog upravnog organa. Za svaki tunel koji se nalazi na teritoriji dviju država članica, svaka država članica imenuje po jedan upravni organ ili, umjesto toga, te dvije države članice imenuju zajednički upravni organ. U slučaju da postoje dva različita upravna organa, odluke jednog od njih donesene u okviru izvršavanja njegovih zasebnih nadležnosti i odgovornosti u pogledu bezbjednosti u tunelu donose se uz prethodnu saglasnost drugog organa.
4. Upravni organ pušta tunele u rad u skladu sa postupkom iz Aneksa II.
5. Ne dovodeći u pitanje dalje aranžmane po tom pitanju na nacionalnom nivou, upravni organ ima ovlašćenje da obustavi ili ograniči rad tunela ukoliko nijesu ispunjeni bezbjednosni zahtjevi. On mora precizirati uslove pod kojima se ponovo može uspostaviti normalni saobraćaj.
6. Upravni organ osigurava ispunjenje sljedećih zadataka:
  - (a) redovno ispitivanje i inspekcijski nadzor tunela i sastavljanje bezbjednosnih zahtjeva u vezi sa tim;
  - (b) uspostavljanje organizacionih i operativnih planova (uključujući i planove za hitno reagovanje) za obuku i opremanje hitnih službi;
  - (c) definisanje postupka za momentalno zatvaranje tunela u slučaju opasnosti;
  - (d) sprovođenje potrebnih mjera za smanjenje rizika.

7. U slučaju da su tijela koja su imenovana kao upravni organi postojala i prije imenovanja iz ovog člana, ti upravni organi mogu da nastave svoje pređašnje djelatnosti pod uslovom da su one u saglasnosti sa ovom direktivom.

#### Član 5

##### **Upravnik tunela**

1. Za svaki tunel koji se nalazi na teritoriji države članice, bilo u fazi projektovanja, izgradnje ili rada, upravni organ imenuje javno ili privatno tijelo odgovorno za upravljanje tunelom u predmetnoj fazi kao upravnika tunela. Tu funkciju može obavljati i sam upravni organ.
2. Za svaki tunel koji se nalazi na teritoriji dviju država članica, dva upravna organa odnosno zajednički upravni organ priznaju samo jedno tijelo kao tijelo odgovorno za rad tunela.
3. Svaki bitni incident ili nezgoda koji se dogode u tunelu predmet su izvještaja o incidentu koji sastavlja upravnik tunela. Taj izvještaj se prosjeđuje službeniku za bezbjednost iz člana 6, upravnom organu i hitnim službama u roku od najviše mjesec dana.
4. U slučaju da se sastavlja izvještaj o istrazi kojim se analiziraju okolnosti incidenta odnosno nezgode iz stava 3 ili zaključci koji se iz njih mogu izvesti, upravnik tunela prosjeđuje taj izvještaj službeniku za bezbjednost, upravnom organu i hitnim službama najkasnije mjesec dana od datuma kada ga je primio.

#### Član 6

##### **Službenik za bezbjednost**

1. Za svaki tunel, upravnik tunela, uz prethodnu saglasnost upravnog organa, postavlja jednog službenika za bezbjednost koji koordinira sve mjere prevencije i obezbjeđenja, kako bi se osigurala bezbjednost korisnika i operativnog osoblja. Službenik za bezbjednost može biti član tunelskog osoblja ili hitnih službi, nezavisan je u svim pitanjima bezbjednosti tunela na putevima i u vezi sa tim pitanjima ne podliježe nalozima poslodavca. Službenik za bezbjednost može da obavlja svoje zadatke i funkcije za više tunela u okviru nekog područja.
2. Službenik za bezbjednost obavlja sljedeće zadatke/funkcije:
  - (a) osigurava koordinaciju sa hitnim službama i učestvuje u pripremi operativnih planova;
  - (b) učestvuje u planiranju, sprovođenju i procjeni djelovanja u slučaju opasnosti;
  - (c) učestvuje u definisanju bezbjednosnih planova i specifikacija objekta, opreme i rada koji se odnose kako na nove tunele, tako i na izmjene na postojećim tunelima;
  - (d) potvrđuje osposobljenost operativnog osoblja i hitnih službi, te učestvuje u organizovanju vježbi koje se redovno održavaju u pravilnim vremenskim razmacima;
  - (e) daje savjete o puštanju objekta u rad, opremi i radu tunela;
  - (f) potvrđuje da se tunelska konstrukcija i oprema održavaju i popravljaju;
  - (g) učestvuje u ocjeni svakog bitnog incidenta ili nezgode iz člana 5 st. 3 i 4.

#### Član 7

##### **Inspeksijski organ**

Države članice osiguravaju da inspekcijski nadzor, procjene i ispitivanja vrše inspekcijski organi. Tu funkciju može obavljati upravni organ. Svaki subjekat koji vrši inspekcijski nadzor, procjene i ispitivanja mora imati visok nivo stručnosti i sprovođiti postupke visokog kvaliteta, i mora biti funkcionalno nezavisan od upravnika tunela.

#### Član 8

##### **Obavještenje o upravnom organu**

Države članice obavještavaju Komisiju o nazivu i adresi upravnog organa do ...<sup>(6)</sup>. U slučaju promjene tog podatka, o tome obavještavaju Komisiju u roku od tri mjeseca.

#### Član 9

##### **Tuneli čiji projekat još nije odobren**

1. Svaki tunel čiji projekat nadležni organ nije odobrio do [...] <sup>(7)</sup> podliježe zahtjevima ove direktive.
2. Tunel se pušta u rad u skladu sa postupkom iz Aneksa II.

#### Član 10

##### **Tuneli čiji je projekat odobren, ali koji još nijesu otvoreni**

1. Kod tunela čiji je projekat odobren, ali koji nijesu otvoreni za javni saobraćaj do [...] <sup>(7)</sup>, upravni organ ocjenjuje njihovu usklađenost sa zahtjevima ove direktive, naročito u odnosu na dokumentaciju o bezbjednosti iz Aneksa II.
2. Ukoliko upravni organ utvrdi da tunel nije u skladu sa odredbama ove direktive, on obavještava upravnika tunela da se moraju preduzeti odgovarajuće mjere za povećanje bezbjednosti i o tome informiše službenika za bezbjednost.
3. Tunel se pušta u rad u skladu sa postupkom iz Aneksa II.

#### Član 11

##### **Tuneli koji su već u upotrebi**

1. Kod tunela koji su već otvoreni za javni saobraćaj do [...] <sup>(8)</sup>, upravni organ do [...] <sup>(9)</sup> ocjenjuje njihovu usklađenost sa zahtjevima ove direktive, naročito u odnosu na dokumentaciju o bezbjednosti iz Aneksa II, a na osnovu inspekcijskog nadzora.
2. Upravnik tunela po potrebi predlaže upravnom organu plan za prilagodavanje tunela odredbama ove direktive i korektivne mjere koje namjerava da primijeni.
3. Upravni organ daje odobrenje za korektivne mjere ili traži da se one izmijene.
4. Nakon toga, ukoliko korektivne mjere sadrže neku bitnu izmjenu u izgradnji ili radu, nakon preduzimanja tih mjera sprovodi se postupak iz Aneksa II.
5. Države članice do <sup>(10)</sup> podnose Komisiji izvještaj o načinu na koji planiraju da ispune zahtjeve ove direktive, o planiranim mjerama i, po potrebi, o posljedicama otvaranja ili zatvaranja glavnih pristupnih puteva do tunela. Kako bi se poremećaji u saobraćaju na evropskom nivou sveli na najmanju mjeru, Komisija može dati komentar na vremenski plan rada predviđen da osigura usaglašenost tunela sa zahtjevima ove direktive.

6. Opremanje tunela sprovodi se prema dinamičkom planu i mora se završiti do [...] <sup>(11)</sup>.
7. U slučaju da ukupna dužina cijevi postojećih tunela podijeljena sa ukupnom dužinom dijela transevropske putne mreže koja se nalazi na njihovoj teritoriji premašuje evropski prosjek, države članice mogu da produže vremenski period iz stava 6 za pet godina.

#### Član 12

##### **Periodični inspekcijski nadzor**

1. Upravni organ potvrđuje da inspekcijski organ vrši redovni inspekcijski nadzor kako bi se osiguralo da svi tuneli obuhvaćeni područjem primjene ove direktive budu usaglašeni sa njenim odredbama.
2. Period između dvije uzastopne inspekcije svakog predmetnog tunela ne smije biti duži od šest godina.
3. U slučaju da, na osnovu izvještaja inspekcijskog organa, upravni organ utvrdi da tunel nije u skladu sa odredbama ove direktive, on obavještava upravnika tunela i službenika za bezbjednost da se moraju donijeti mjere za povećanje bezbjednosti u tunelu. Upravni organ definiše uslove za nastavak rada tunela ili za ponovno otvaranje tunela, koji će se primjenjivati dok se ne sprovedu korektivne mjere i sva dalja relevantna ograničenja ili uslovi.
4. U slučaju da korektivne mjere uključuju neku bitnu izmjenu u izgradnji ili radu tunela, tada, nakon preduzimanja mjera, tunel podliježe obavezi dobijanja novog odobrenja za rad u skladu sa postupkom iz Aneksa II.

#### Član 13

##### **Analiza rizika**

1. Analizu rizika, po potrebi, sprovodi tijelo koje je funkcionalno nezavisno od upravnika tunela. Sadržaj i rezultati analize rizika uključuju se u dokumentaciju o bezbjednosti podnesenu upravnom organu. Analiza rizika predstavlja analizu rizika za predmetni tunel i pri čemu se uzimaju u obzir svi činioci projekta i uslovi saobraćaja koji utiču na bezbjednost, naročito svojstva i vrsta saobraćaja, dužina tunela i geometrija tunela, kao i prognozirani broj prolazaka teških teretnih vozila na dnevnom nivou.
2. Države članice osiguravaju da se na nacionalnom nivou primjenjuje detaljna i dobro definisana metodologija, koja odgovara najboljim raspoloživim praksama, te obavještavaju Komisiju o primjenjenoj metodologiji; Komisija tu informaciju stavlja na raspolaganje drugim državama članicama u elektronskoj formi.
3. Do [...] <sup>(12)</sup> Komisija objavljuje izvještaj o praksi koja se primjenjuje u državama članicama. Po potrebi, ona daje predloge za donošenje zajedničke usaglašene metodologije analize rizika u skladu sa postupkom iz člana 17 stav 2.

#### Član 14

##### **Odstupanje za inovativne tehnike**

1. Kako bi se omogućilo postavljanje i upotreba inovativne sigurnosne opreme ili upotreba inovativnih bezbjednosnih postupaka koji daju istovjetni ili viši stepen zaštite u poređenju sa aktuelnim tehnologijama, propisanim u ovoj direktivi, upravni organ može odobriti odstupanje od zahtjeva direktive na osnovu propisno dokumentovanog zahtjeva upravnika tunela.

2. U slučaju da upravni organ namjerava da odobri takvo odstupanje, država članica najprije podnosi Komisiji molbu za odstupanje koja sadrži inicijalni zahtjev i mišljenje inspekcijskog organa.
3. Komisija obavještava države članice o toj molbi u roku od mjesec dana od dana prijema.
4. U slučaju da u roku od tri mjeseca ni Komisija ni država članica ne iznesu primjedbe, smatra se da je odstupanje odobreno i Komisija, u skladu sa tim, obavještava sve države članice.
5. U slučaju da se iznesu primjedbe, Komisija daje prijedlog u skladu sa postupkom iz člana 17 stav 2. U slučaju negativne odluke, upravni organ ne odobrava odstupanje.
6. Nakon ispitivanja u skladu sa postupkom iz člana 17 stav 2, odluka da se odobri odstupanje može omogućiti da se takvo odstupanje primijeni i na druge tunele.
7. Kad god zahtjevi za odstupanje koji su joj podneseni to opravdavaju, Komisija objavljuje izvještaj o praksi koja se primjenjuje u državama članicama i, po potrebi, daje predloge za izmjene i dopune ove direktive.

#### Član 15

##### **Izvještavanje**

1. Svake dvije godine, države članice sastavljaju izvještaje o požarima u tunelima i o nezgodama koje jasno utiču na bezbjednost korisnika puteva u tunelima te o učestalosti i uzrocima takvih incidenata, procjenjuju ih i pružaju podatke o stvarnoj ulozi i djelotvornosti bezbjednosnih kapaciteta i mjera. Te izvještaje države članice prosljeđuju Komisiji prije kraja septembra godine koja nastupa nakon izvještajnog perioda. Komisija štavlja izvještaj na raspolaganje svim državama članicama.
2. Države članice prave plan koji uključuje vremenski raspored za postupnu primjenu odredbi ove direktive na tunele koji su već u upotrebi, u skladu sa opisom iz člana 11, i o tome obavještavaju Komisiju do [...] <sup>(13)</sup>. Nakon toga, države članice informišu Komisiju svake dvije godine o stanju sprovođenja tog plana i o svim izmjenama plana, do kraja perioda navedenog u članu 11 st. 6. i 7.

#### Član 16

##### **Prilagođavanje tehničkom napretku**

Komisija prilagođava Aneксе ove direktive tehničkom napretku, u skladu sa postupkom iz člana 17 stav 2.

#### Član 17

##### **Postupak odbora**

1. Komisiji pomaže odbor.
2. Pri upućivanju na ovaj stav, primjenjuju se čl. 5 i 7 Odluke 1999/468/EZ, imajući u vidu odredbe njenog člana 8.

Period iz člana 5 stav 6 Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.

3. Odbor donosi svoj poslovnik.

#### Član 18

##### **Transpozicija**



1. Države članice stavljaju na snagu zakone, propise i upravne odredbe potrebne za usklađivanje sa ovom direktivom do [...] <sup>(14)</sup>. One odmah proslijeđuju Komisiji tekst tih odredbi, zajedno sa tabelom kojom se te odredbe upoređuju sa ovom direktivom.

2. Prilikom njihove službene objave, odredbe koje su donijele države članice sadrže upućivanje na ovu direktivu ili se uz njih navodi takvo upućivanje. Države članice određuju način na koji se takvo upućivanje vrši.

#### Član 19

#### **Stupanje na snagu**

Ova direktiva stupa na snagu danom njene objave u Službenom listu Evropske unije.

#### Član 20

Ova direktiva je upućena državama članicama.

Sačinjeno u Strazburu, 19. aprila 2004. godine

Za Evropski parlament

Predsjednik

P. KOKS

Za Savjet

Predsjednik

M. MEKDAUEL

---

<sup>(1)</sup> Sl. list C 220, 16.9.2003, str. 26.

<sup>(2)</sup> Sl. list C 256, 24.10.2003, str. 64.

<sup>(3)</sup> Mišljenje Evropskog parlamenta od 9. oktobra 2003. godine (još neobjavljeno u Službenom listu), Zajednički stav Savjeta od 26. februara 2004. godine (Sl. list C 95 E, 20.4.2004, str. 31) i Stav Evropskog parlamenta od 20. aprila 2004. godine (još neobjavljen u Službenom listu).

<sup>(4)</sup> Sl. list L 228 od 9.9.1996, str. 1. Odluka izmijenjena i dopunjena Odlukom br. 1346/2001/EZ (Sl. list L 185, 6.7.2001, str. 1).

<sup>(5)</sup> Sl. list L 184, 17.7.1999, str. 23.

<sup>(6)</sup> 24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

<sup>(7)</sup> 24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

<sup>(8)</sup> 24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

<sup>(9)</sup> 30 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

<sup>(10)</sup> 36 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

<sup>(11)</sup> 10 godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

<sup>(12)</sup> Pet godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

<sup>(13)</sup> 30 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

<sup>(14)</sup> 24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

## ANEKS I

### Mjere bezbjednosti iz člana 3

#### 1. Osnov za odlučivanje o mjerama bezbjednosti

##### 1.1. Bezbjednosni parametri

1.1.1. Mjere bezbjednosti koje treba primijeniti u tunelu zasnivaju se na sistematskom razmatranju svih aspekata sistema sastavljenog od infrastrukture, rada, korisnika i vozila.

1 Uzimaju se u obzir sljedeći parametri:

- 1 — dužina tunela,
- 1 — broj cijevi,
- 2 — broj saobraćajnih traka,
  - geometrija poprečnog presjeka,
  - niveleta i osa puta
  - vrsta konstrukcije,
  - jednosmjerni ili dvosmjerni saobraćaj,
  - saobraćajno opterećenje po cijevi (uključujući vremensku raspodjelu),
  - rizik od zagušenja saobraćaja (dnevno ili sezonski),
  - vrijeme pristupa hitnih službi,
  - prisustvo i procenat teških teretnih vozila,
  - prisustvo, procenat i vrsta prevoza opasnog tereta,
  - karakteristike pristupnih puteva,
  - širina saobraćajne trake,
- određivanje brzine,
- geografska i meteorološka sredina.

1.1.3. U slučaju da tunel ima posebne karakteristike u pogledu gore navedenih parametara, sprovodi se analiza rizika u skladu sa članom 13 kako bi se utvrdilo da li su za osiguravanje visokog stepena bezbjednosti u tunelu potrebne dodatne bezbjednosne mjere i/ili dopunska oprema. Ta analiza rizika uzima u obzir moguće nezgode koje jasno utiču na bezbjednost korisnika puteva u tunelima, a koje se mogu dogoditi tokom radne faze, te prirodu i obim

njihovih mogućih posljedica.

## 1.2. Minimalni zahtjevi

1 Mjere bezbjednosti zahtijevane u sljedećim stavovima moraju se sprovesti kao minimalne mjere kako bi se osigurao minimalni stepen bezbjednosti u svim tunelima na koje se ova direktiva 2 odnosi. Mogu se dopustiti ograničena odstupanja od tih zahtjeva pod uslovom da se uspješno 1 završi dolje navedeni postupak. Države članice ili upravni organ šalje Komisiji informacije o 1 sljedećem:

- predviđeno ograničeno odstupanje ili više njih,
  - imperativne razloge za predviđeno ograničeno odstupanje,
  - alternativne mjere smanjenja rizika koje treba primijeniti ili ojačati kako bi se osigurao makar istovjetni stepen bezbjednosti, uključujući i dokaze za to u vidu analize relevantnih rizika.

Komisija prenosi državama članicama svaki zahtjev za ograničeno odstupanje što je moguće prije, i to, u svakom pojedinačnom slučaju, u roku od mjesec dana od prijema.

Ukoliko, u roku od tri mjeseca nakon što je Komisija primila zahtjev, ni Komisija ni država članica ne iznesu primjedbe, ograničeno odstupanje se smatra odobrenim i Komisija u skladu sa tim obavještava sve države članice. Ukoliko se iznesu primjedbe, Komisija izrađuje predlog u skladu sa postupkom iz člana 17 stav 2. U slučaju da je odluka negativna, ograničeno odstupanje se ne odobrava.

1.2.2. Kako bi se obezbijedio ujednačen interfejs u svim tunelima na koje se primjenjuje ova direktiva, nije dozvoljeno odstupanje od zahtjeva iz dolje navedenih stavova koji se odnose na projektovanje bezbjednosnih kapaciteta koji su na raspolaganju korisnicima tunela (stanice za slučaj opasnosti, znakovi, zaustavne niše, izlazi za slučaj opasnosti, radijsko reemitovanje po potrebi).

## 1.3 Saobraćajno opterećenje

1.3.1. Kad se u ovom Aneksu pominje „saobraćajno opterećenje“, to se odnosi na godišnji prosječni dnevni saobraćaj kroz tunel po saobraćajnoj traci. Za potrebe utvrđivanja saobraćajnog opterećenja, svako motorno vozilo se računa kao jedna jedinica.

1.3.2. U slučaju da broj teških teretnih vozila preko 3,5 t premašuje 15% godišnjeg prosječnog dnevnog saobraćaja ili da sezonski dnevni saobraćaj znatno premašuje godišnji prosječni dnevni saobraćaj, dodatni rizik će se procijeniti i uzeti u obzir putem povećanja saobraćajnog opterećenja kroz tunel kod primjene dolje navedenih stavova.

## 2. Infrastrukturne mjere

### 2.1 Broj cijevi i saobraćajnih traka

2.1.1. Glavni kriterijumi za odlučivanje hoće li se graditi tunel sa jednom ili dvije cijevi su projektovano saobraćajno opterećenje i bezbjednost, vodeći računa o aspektima kao što su procenat teških teretnih vozila, nagib i dužina.

2.1.2. U svakom slučaju, ukoliko, kod tunela u fazi projektovanja, 15-godišnja prognoza pokazuje da će saobraćajno opterećenje premašivati 10 000 vozila dnevno po saobraćajnoj traci, tunel sa dvije cijevi sa jednosmjernim saobraćajem mora postojati u vrijeme kada će ta vrijednost biti premašena.

2.1.3. Sa izuzetkom zaustavne trake, isti broj saobraćajnih traka se zadržava unutar i izvan tunela. Svaka promjena u broju saobraćajnih traka mora biti na dovoljnoj razdaljini ispred portala tunela; ta razdaljina mora biti najmanje ona udaljenost koju za 10 sekundi pređe vozilo krećući se najvećom dozvoljenom brzinom. U slučaju da to nije moguće usljed geografskih uslova, preduzimaju se dodatne i/ili pojačane mjere radi povećanja bezbjednosti.

## 2.2 Geometrija tunela

2.2.1. Posebna pažnja se posvećuje razmatranju bezbjednosti pri projektovanju geometrije poprečnog presjeka, te nivelete i ose puta tunela i njegovih pristupnih puteva, budući da ti parametri znatno utiču na vjerovatnoću i težinu nezgoda.

2.2.2. U novim tunelima nije dozvoljen podužni nagib veći od 5%, osim ako zbog geografskih uslova drugo rješenje nije moguće.

2.2.3. U tunelima sa podužnim nagibom većim od 3%, na osnovu analize rizika preduzimaju se dodatne i/ili pojačane mjere kako bi se povećala bezbjednost saobraćaja.

2.2.4. U slučaju da je širina trake za spora vozila manja od 3,5 m, a dozvoljen je saobraćaj teških teretnih vozila, na osnovu analize rizika preduzimaju se dodatne i/ili pojačane mjere.

## 2.3 Evakuacioni putevi i izlazi za slučaj opasnosti

2.3.1. U novim tunelima koji nemaju zaustavnu traku, obezbjeđuju se pješačke staze za slučaj opasnosti, bilo da su uzdignute ili ne, koje korisnici tunela koriste u slučaju kvara ili nezgode. Ova odredba ne važi u slučaju da građevinske karakteristike tunela to ne dopuštaju ili dopuštaju samo uz nesrazmerne troškove, a tunel je jednosmjernan i opremljen sistemom stalnog video nadzora i sistemom za zatvaranje saobraćajnih traka.

2.3.2. U postojećim tunelima koji nemaju ni zaustavnu traku ni pješačke staze za slučaj opasnosti, preduzimaju se dodatne i/ili pojačane mjere radi pružanja bezbjednosti.

2. Izlazi za slučaj opasnosti omogućavaju korisnicima tunela da napuste tunel bez svojih vozila i da stignu do bezbjednog mjesta u slučaju nezgode ili požara, a takođe obezbjeđuju pristup tunelu 3 pješice za hitne službe. Primjeri takvih izlaza za slučaj opasnosti su sljedeći:

- 3 — direktni izlazi iz tunela napolje,
- poprečne veze između tunelskih cijevi,
- izlazi do galerije za slučaj opasnosti,
- skloništa sa evakuacionim putem odvojenim od tunelske cijevi.

2.3.4. Ne smiju se graditi skloništa bez izlaza koji vode do evakuacionog puta prema otvorenom prostoru.

2.3.5. Izlazi za slučaj opasnosti izvode se i ukoliko analiza relevantnih rizika, uključujući i parametar o tome koliko daleko i koliko brzo se dim širi pod lokalnim uslovima, pokazuje da ventilacija i druge mjere bezbjednosti nijesu dovoljna garancija za bezbjednost korisnika tunela.

2.3.6. U svakom slučaju, u novim tunelima se izvode izlazi za slučaj opasnosti ukoliko je saobraćajno opterećenje veće od 2 000 vozila po saobraćajnoj traci.

2.3.7. U postojećim tunelima čija je dužina veća od 1 000 m, a obim saobraćaja veći od 2 000 vozila po saobraćajnoj traci, procjenjuju se izvodljivost i djelotvornost izvođenja novih izlaza

za slučaj opasnosti.

2.3.8. Ukoliko postoje izlazi za slučaj opasnosti, razdaljina između dva izlaza za slučaj opasnosti ne smije biti veća od 500 m.

2.3.9. Kako bi se spriječilo da dim i toplota dopru do evakuacionih puteva iza izlaza za slučaj opasnosti, koriste se odgovarajuća sredstva, kao što su vrata, tako da korisnici tunela mogu bezbjedno da stignu do spoljnog prostora, a hitne službe da imaju pristup tunelu.

## **2.4 Pristup za hitne službe**

2.4.1. U tunelima sa dvije cijevi, gdje su cijevi u istom ili približno istom nivou, izvode se poprečne veze pogodne za korišćenje od strane hitnih službi najmanje na svakih 1 500 m.

2.4.2. Gdje god je to geografski moguće, omogućava se prelaz razdjelnog pojasa (zelenog pojasa) izvan svakog portala tunela sa dvije ili više cijevi. Ta mjera će omogućiti hitnim službama neposredni pristup svakoj cijevi.

## **2.5 Zaustavne niše**

2.5.1. Za nove dvosmjerne tunele duže od 1 500 m gdje je saobraćajno opterećenje veće od 2 000 vozila po saobraćajnoj traci, zaustavne niše se izvode na razdaljinama ne većim od 1 000 m, ukoliko nijesu predviđene zaustavne trake.

2.5.2. U postojećim dvosmjernim tunelima čija je dužina veća od 1.500 m, a saobraćajno opterećenje veće od 2 000 vozila po saobraćajnoj traci, a nema zaustavnih traka, procjenjuju se izvodljivost i djelotvornost izvođenja zaustavnih niša.

2.5.3. U slučaju da građevinske karakteristike tunela to ne dopuštaju ili dopuštaju samo uz nesrazmjern trošak, zaustavne niše se ne moraju predvidjeti ukoliko je ukupna širina tunela koja je dostupna vozilima, isključujući uzdignute djelove i normalne saobraćajne trake, jednaka najmanje širini jedne normalne saobraćajne trake.

2.5.4. Zaustavne niše sadrže stanicu za slučaj opasnosti.

## **2.6 Odvođenje tečnosti**

2.6.1. U slučaju da je u tunelu dozvoljen prevoz opasnog tereta, obezbjeđuje se odvođenje zapaljivih i otrovnih tečnosti putem dobro projektovanih pokrivenih rigola sa prorezima ili drugih mjera unutar poprečnih presjeka tunela. Osim toga, sistem drenaže projektuje se i održava tako da se spriječi širenje vatre i zapaljivih i otrovnih tečnosti unutar i između tunelskih cijevi.

2.6.2. U slučaju da se u postojećim tunelima taj zahtjev ne može ispuniti ili se može ispuniti samo uz nesrazmjern trošak, to se uzima u obzir pri odlučivanju da li dopustiti prevoz opasnog tereta, na osnovu analize relevantnih rizika.

## **2.7. Otpornost konstrukcija na požar**

Glavna konstrukcija svih tunela čije bi lokalno urušavanje moglo imati katastrofalne posljedice, npr. kod podvodnih tunela ili tunela koji mogu prouzrokovati urušavanje važnih susjednih objekata, osigurava dovoljan stepen otpornosti na požar.

## **2.8 Rasvjeta**

2.8.1. Obezbeđuje se normalna rasvjeta kako bi se osigurala odgovarajuća vidljivost i danju i noću za vozače u ulaznoj zoni kao i u unutrašnjosti tunela.

2.8.2. Izvodi se sigurnosna rasvjeta, kojom se omogućava minimalna vidljivost za korisnike tunela da napuste tunel u svojim vozilima u slučaju prekida napajanja električnom energijom.

2.8.3. Rasvjeta za slučaj evakuacije, kao što su svjetla za označavanje kretanja u slučaju evakuacije, na visini od najviše 1,5 m, postavlja se kako bi usmjerila korisnike tunela da pješice napuste tunel, u hitnom slučaju.

## 2.9 Ventilacija

2 Pri projektovanju, izgradnji i radu sistema za ventilaciju uzima se u obzir sljedeće:

9 — kontrola zagađujućih materija koje ispuštaju drumska vozila pri normalnom i vršnom protoku saobraćaja,

1 — kontrola zagađujućih materija koje ispuštaju drumska vozila u slučaju da je saobraćaj zaustavljen zbog incidenta ili nezgode,

— kontrola toplote i dima u slučaju požara.

2.9.2. Mehanički ventilacioni sistem postavlja se u svim tunelima dužim od 1 000 m, sa saobraćajnim opterećenjem većim od 2 000 vozila po saobraćajnoj traci.

2.9.3. U tunelu sa dvosmjernim i/ili zagušenim jednosmjernim saobraćajem, dozvoljena je podužna ventilacija samo ukoliko analiza rizika iz člana 13 pokaže da je ona prihvatljiva i/ili ako su preduzete konkretne mjere, kao što je odgovarajuće regulisanje saobraćaja, kraće razdaljine između izlaza za slučaj opasnosti, usisavanje dima u pravilnim razmacima.

2.9.4. Poprečni ili polupoprečni sistemi se koriste u tunelima u slučaju da je neophodan mehanički ventilacioni sistem i gdje podužna ventilacija nije dozvoljena prema tački 2.9.3. Ti sistemi moraju biti u stanju da izbacuju dim u slučaju požara.

→ 2- Kod tunela sa dvosmjernim saobraćajem, sa saobraćajnim opterećenjem većim od 2 000 vozila po saobraćajnoj traci, dužih od 3 000 m, koji ima kontrolni centar i poprečnu i/ili polupoprečnu 9 ventilaciju, u pogledu ventilacije preduzimaju se najmanje sljedeće mere:

5 — postavljaju se žaluzine za izvlačenje vazduha i dima koje se mogu aktivirati pojedinačno ili grupno;

— stalno se prati podužna brzina vazduha i u skladu sa tim se podešava ventilacioni sistem (žaluzine, ventilatori i sl.).

## 2.10 Stanice za slučaj opasnosti

2.10.1. Stanice za slučaj opasnosti namijenjene su obezbjeđivanju različitih stavki sigurnosne opreme, naročito telefona za slučaj opasnosti i aparata za gašenje požara, ali nijesu namijenjene zaštiti korisnika puta od dejstva vatre.

2.10.2. Stanice za slučaj opasnosti sastoje se od kutije na bočnom zidu ili, što je poželjnije, udubljenja u bočnom zidu. Opremljene su sa najmanje jednim telefonom za slučaj opasnosti i dva protivpožarna aparata.

2.10.3. Stanice za slučaj opasnosti smještaju se blizu portala i u unutrašnjosti, u pravilnim razmacima koji kod novih tunela nijesu veći od 150 m, a u postojećim tunelima nijesu veći od 250 m.

## **2.11 Vodosnabdijevanje**

Vodosnabdijevanje se obezbjeđuje za sve tunele. Hidranti se postavljaju blizu portala i u unutrašnjosti, sa pravilnim razmacima ne većim od 250 m. U slučaju da vodosnabdijevanje nije na raspolaganju, obavezno je potvrditi da je dovoljna količina vode obezbjeđena na drugi način.

## **2.12 Saobraćajna signalizacija**

Za sve bezbjednosne kapacitete obezbijeđene za korisnike tunela upotrebljavaju se posebni znakovi. Znakovi i table za upotrebu u tunelima dati su u Aneksu III.

## **2.13 Kontrolni centar**

2.13.1. Kontrolni centar se obezbjeđuje za sve tunele duže od 3 000 m, sa saobraćajnim opterećenjem većim od 2 000 vozila po saobraćajnoj traci.

2.13.2. Jedan kontrolni centar može da obavlja centralizovani nadzor nad više tunela.

## **2.14 Sistemi praćenja**

2.14.1. U svim tunelima sa kontrolnim centrom postavljaju se video sistemi za praćenje i sistem za automatsko otkrivanje saobraćajnih incidenata (poput zaustavljenih vozila) i/ili požara.

2.14.2. U svim tunelima koji nemaju kontrolni centar, a kod kojih se rad mehaničke ventilacije za kontrolu dima razlikuje od automatskog rada ventilacije za kontrolu zagađujućih materija, postavljaju se automatski sistemi za otkrivanje požara.

## **2.15 Oprema za zatvaranje tunela**

2.15.1. Ispred ulaza u sve tunele duže od 1 000 m postavlja se svjetlosna signalizacija (semafori), tako da se tunel može zatvoriti u slučaju opasnosti. Mogu se postaviti i dodatna sredstva, kao što su promjenljivi znakovi i prepreke, kako bi se osiguralo da se instrukcije poštuju.

2.15.2. Unutar svih tunela dužih od 3 000 m, koji imaju kontrolni centar i saobraćajno opterećenje veće od 2 000 vozila po saobraćajnoj traci, preporučuje se oprema za zaustavljanje vozila u slučaju opasnosti na udaljenosti ne većoj od 1 000 m. Ova oprema se sastoji od svjetlosne signalizacije, a moguće i dodatnih sredstava kao što su zvučnici, promjenljivi znakovi i prepreke:

## **2.16 Komunikacioni sistemi**

2.16.1. Radijska oprema za reemitovanje koju mogu koristiti hitne službe postavlja se u svim tunelima dužim od 1 000 m, sa saobraćajnim opterećenjem većim od 2 000 vozila po saobraćajnoj traci.

2.16.2. U slučaju da postoji kontrolni centar, mora biti moguće prekinuti radijsko reemitovanje kanala namenjenih korisnicima tunela, ukoliko ih ima, kako bi se saopštila hitna obavještenja.

2.16.3. Skloništa i ostali kapaciteti gdje korisnici tunela koji se evakušu čekaju prije nego što izađu napolje opremaju se zvučnicima, radi informisanja korisnika.

## **2.17. Napajanje električnom energijom i električna kola**

2.17.1. Svi tuneli imaju napajanje električnom energijom za slučaj opasnosti koje je u stanju da

osigura funkcionisanje sigurnosne opreme prijeko potrebne za evakuaciju, dok se svi korisnici ne evakušu iz tunela.

2.17.2. Električna, mjerna i kontrolna kola projektuju se tako da lokalni prekid, poput prekida izazvanog požarom, ne utiče na neoštećena kola.

## 2.18. Vatrootpornost opreme

Stepen vatrootpornosti cjelokupne tunelske opreme uzima u obzir tehnološke mogućnosti i ima za cilj održavanje potrebnih bezbjednosnih funkcija u slučaju požara.

## 2.19. Informativni tabelarni sažetak minimalnih zahtjeva

U dolje navedenoj tabali sažeti su minimalni zahtjevi propisani u prethodnim stavovima. Minimalni zahtjevi su zahtjevi navedeni u radnom tekstu ovog Aneksa.

• obavezno za sve tunele

○ nije obavezno

\*obavezno uz izuzetke

□ preporučeno

### SAŽETAK MINIMALNIH ZAHTJEVA

			Saobraćaj ≤ 2 000 vozila po saobraćajnoj traci			Saobraćaj > 2 000 vozila po saobraćajnoj traci			Dodatni uslovi da bi ispunjenje zahtjeva bilo obavezno, ili komentari
			500-1 000 m	> 1 000 m	500-1 000 m	1 000-3 000 m	>3 000 m		
Konstruktivne mjere	2 ili više cijevi	§2.1							Obavezno u slučaju da 15-ogodišnja prognoza pokazuje saobraćaj >10 000 vozila po saobraćajnoj traci
	Nagibi ≤ 5%	§2.2	*	*	*	*	*	*	Obavezno, osim u slučaju da nije moguće usljed geografskih uslova
	Pješačke staze za slučaj opasnosti	§2.3.1 §2.3.2	*	*	*	*	*	*	Obavezno tamo gdje nema zaustavne trake, osim ukoliko se poštuje uslov iz §2.3.1. U postojećim tunelima, gdje nema ni zaustavne trake ni pješačke staze za slučaj opasnosti, preduzimaju se dodatne / pojačane mjere.



Izlazi za slučaj opasnosti najmanje na svakih 500 m	§2.3.3 - §2.3.9	○	○	*	*	*	Da li će se izvoditi izlazi za slučaj opasnosti u postojećim tunelima zavisi od procjene u svakom pojedinačnom slučaju.
Poprečne veze za hitne službe najmanje na svakih 1 500 m	§2.4.1	○	○/•	○	○/•	•	Obavezno za tunele sa dvije cijevi duže od 1 500 m.
Prelaz razdjelnog pojasa izvan svakog od portala	§2.4.2	•	•	•	•	•	Obavezno izvan tunela sa dvije ili više cijevi gdje god to geografski uslovi dozvoljavaju.
Zaustavne niše najmanje na svakih 1 000 m	§2.5	○	○	○	○/•	○/•	Obavezno u novim dvosmjernim tunelima >1 500 m bez zaustavnih traka. U postojećim dvosmjernim tunelima >1 500 m: zavisno od analize. I kod novih i kod postojećih tunela, zavisno od preostale korisne širine tunela.
Odvođenje zapaljivih i otrovnih tečnosti	§2.6	*	*	*	*	*	Obavezno u slučaju da je dozvoljen prevoz opasnog tereta.
Vatrootpornost konstrukcija	§2.7	•	•	•	•	•	Obavezno u slučaju da lokalno urušavanje može da ima katastrofalne posljedice

- obavezno za sve tunele
- nije obavezno
- \*obavezno uz izuzetke
- preporučeno

**SAŽETAK  
MINIMALNIH ZAHTEJEVA**

Saobraćaj ≤ 2 000 vozila po saobraćajnoj traci		Saobraćaj > 2 000 vozila po saobraćajnoj traci			Dodatni uslovi da bi ispunjenje zahtjeva bilo obavezno, ili komentari
500-1 000	> 1 000 m	500-	1 000-	>3 000 m	

			m		1 000 m	3 000 m		
Rasvjeta	Normalna rasvjeta	§2.8.1	•	•	•	•	•	
	Sigurnosna rasvjeta	§2.8.2	•	•	•	•	•	
	Rasvjeta za evakuaciju	§2.8.3	•	•	•	•	•	
Ventilacija	Mehanička ventilacija	§2.9	○	○	○	•	•	
	Posebno opremanje za (polu)poprečnu ventilaciju	§2.9.5	○	○	○	○	•	Obavezno u dvosmjernim tunelima kod kojih postoji kontrolni centar
Stanice za slučaj opasnosti	Najmanje na svakih 150 m	§2.10	*	*	*	*	*	Opremljene telefonom i sa 2 aparata za gašenje požara. Najveći pravilni razmak od 250 m dozvoljen je u postojećim tunelima.
Vodosnabdijevanje	Najmanje na svakih 250 m	§2.11	•	•	•	•	•	Ukoliko ne postoji, obavezno je na drugi način obezbijediti dovoljno vode.
Saobraćajni znakovi		§2.12	•	•	•	•	•	Za sve bezbjednosne kapacitete obezbijedene za korisnike tunela (vidi Aneks III).
Kontrolni centar		§2.13	○	○	○	○	•	Nadzor nad vise tunela može se centralizovati u okviru jednog kontrolnog centra.
Sistemi za praćenje	Video	§2.14	○	○	○	○	•	Obavezno gdje postoji kontrolni centar
	Automatsko otkrivanje incidenata i/ili požara	§2.14	•	•	•	•	•	Najmanje jedan od ta dva sistema je obavezan u tunelima sa kontrolnim centrom.
Oprema za zatvaranje tunela	Svjetlosna signalizacija prije ulaza	§2.15.1	○	•	○	•	•	
	Svjetlosna signalizacija unutar tunela najmanje na svakih 1 000	§2.15.2	○	○	○	○	□	Preporučeno ukoliko postoji kontrolni centar, a dužina premašuje 3 000 m.

m							
---	--	--	--	--	--	--	--

**SAŽETAK  
MINIMALNIH ZAHTJEVA**

			Saobraćaj ≤ 2 000 vozila po saobraćajnoj traci		Saobraćaj > 2 000 vozila po saobraćajnoj traci			Dodatni uslovi da bi ispunjenje zahtjeva bilo obavezno, ili komentari
			500-1 000 m	> 1 000 m	500 – 1 000 m	1 000-3 000 m	>3 000 m	
Komunikacioni sistemi	Radijsko reemitovanje za hitne službe	§2.1 6.1	o	o	o	•	•	
	Radijske poruke za korisnike tunela u slučaju opasnosti	§2.1 6.2	•	•	•	•	•	Obavezno u slučaju da se radijski program reemituje za korisnike tunela i da postoji kontrolni centar
	Zvučnici u skloništima i izlazima	§2.1 6.3	•	•	•	•	•	Obavezno u slučaju da korisnici koji se evakušu moraju da čekaju prije nego što budu u mogućnosti da izađu napolje
	Napajanje električnom energijom u hitnim situacijama	§2.1 7	•	•	•	•	•	Kako bi se obezbijedilo funkcionisanje prijeko potrebne sigurnosne opreme najmanje tokom evakuacije korisnika tunela.
	Vatrootpornost opreme	§2.1 8	•	•	•	•	•	Cilj je da se održe neophodne bezbjednosne funkcije.

**3. Mjere koje se odnose na rad tunela**

**3.1. Način rada**

Rad tunela se organizuje na takav način i ima na raspolaganju takva sredstva koji će osigurati kontinuitet i bezbjednost saobraćaja kroz tunel. Zaposleni uključeni u rad tunela i hitne službe prolaze odgovarajuću početnu i kontinuiranu obuku.

### **3.2. Planiranje za slučaj opasnosti**

Za sve tunele moraju biti na raspolaganju planovi reagovanja u slučaju opasnosti. Kod tunela koji počinju i završavaju se u različitim državama članicama, obje zemlje su uključene u jedinstveni plan hitnog reagovanja.

### **3.3. Radovi u tunelima**

Potpuno ili delimično zatvaranje saobraćajnih traka zbog unaprijed planiranih građevinskih radova ili radova na održavanju uvijek počinje izvan tunela. U tu svrhu se mogu koristiti promjenljivi znakovi, svjetlosna signalizacija i mehaničke prepreke.

### **3.4 Upravljanje nezgodama i incidentima**

U slučaju ozbiljne nezgode ili incidenta, sve odgovarajuće tunelske cijevi se momentalno zatvaraju za saobraćaj.

To se postiže istovremenim aktiviranjem ne samo gore navedene opreme ispred portala, već i promjenljivih znakova, svjetlosne signalizacije i mehaničkih prepreka unutar tunela, ukoliko postoje, tako da je moguće što prije zaustaviti cjelokupni saobraćaj i van tunela i unutar njega. Tuneli kraći od 1 000 m mogu se zatvoriti i na drugi način. Saobraćaj se reguliše tako da vozila koja nijesu zahvaćena konkretnim slučajem mogu brzo napustiti tunel.

Vrijeme pristupa hitnih službi u slučaju incidenta u tunelu je najkraće moguće i mjeri se tokom periodičnih vježbi. Osim toga, može se mjeriti i tokom incidenata. U glavnim dvosmjernim tunelima sa velikim saobraćajnim opterećenjem, analizom rizika u skladu sa članom 13 utvrđuje se da li se hitne službe stacioniraju na oba kraja tunela.

### **3.5 Djelovanje kontrolnog centra**

Kod svih tunela za koje je potreban kontrolni centar, uključujući one koji počinju i završavaju se u različitim državama članicama, punu kontrolu nad tunelom u svakom trenutku ima samo jedan kontrolni centar.

### **3.6. Zatvaranje tunela**

U slučaju zatvaranja tunela (na duže ili kraće vrijeme), korisnicima se pruža obavještenje o najboljim alternativnim pravcima putem lako dostupnih sistema informisanja.

Alternativni pravci su dio sistematskih planova za slučaj nepredviđenih okolnosti. Oni treba da teže održavanju protoka saobraćaja u najvećoj mogućoj mjeri i svođenju sekundarnih uticaja na bezbjednost okolnih područja na minimum.

Države članice treba da ulažu sve razumne napore da se izbjegne situacija da se tunel koji se nalazi na teritoriji dviju država članica ne može koristiti usljed posljedica loših vremenskih prilika.

### **3.7. Prevoz opasnog tereta**

Prema odgovarajućem evropskom zakonodavstvu o drumskom prevozu opasnog tereta, moraju se primijeniti sljedeće mjere u odnosu na pristup tunelima za vozila koja prevoze opasni teret:

- sprovesti analizu rizika u skladu sa članom 13 prije nego što se utvrde ili izmijene propisi i zahtjevi u pogledu prevoza opasnog tereta kroz tunel,

- u cilju izvršavanja propisa, postaviti odgovarajuće znakove prije posljednjeg mogućeg izlaza prije tunela i na ulaze tunela, kao i još ranije, kako bi se vozačima omogućilo da izaberu alternativne pravce,
- po principu od slučaja do slučaja, uz gore pomenutu analizu rizika, razmotriti konkretne operativne mjere osmišljene u cilju smanjenja rizika vezanih za pojedina ili sva vozila koja u tunelima prevoze opasni teret, kao što je deklarisanje prije ulaska ili prolazak u konvojima uz prisustvo vozila za pratnju.

### **3.8. Preticanje u tunelima**

Sprovodi se analiza rizika kako bi se odlučilo da li teškim teretnim vozilima treba dopusti preticanje u tunelima sa više od jedne saobraćajne trake u svakom smjeru.

### **3.9 Rastojanja između vozila i brzina**

U tunelima je posebno važna primjerena brzina vozila i bezbjedno rastojanje među njima, pa se tome posvećuje velika pažnja. To uključuje i obavještanje korisnika tunela o primjerenim brzinama i rastojanjima. Na odgovarajući način se pokreću mjere izvršenja.

Korisnici puteva koji upravljaju putničkim vozilima u normalnim uslovima treba da održavaju minimalno rastojanje od vozila ispred sebe ekvivalentno udaljenosti koju vozilo pređe za 2 sekunde. Kod teških teretnih vozila, to rastojanje treba udvostručiti.

U slučaju zaustavljanja saobraćaja u tunelu, korisnici puta treba da održavaju minimalno rastojanje od 5 metara u odnosu na vozilo ispred sebe, osim u slučaju da to nije moguće zbog hitnog zaustavljanja.

## **4. Informativne kampanje**

Redovno se organizuju i sprovode informativne kampanje o bezbjednosti u tunelima u saradnji sa zainteresovanim stranama, na osnovu usaglašenog rada međunarodnih organizacija. Te informativne kampanje obuhvataju ispravno ponašanje korisnika puteva za vrijeme prilaska tunelima i vožnje kroz tunele, naročito u vezi sa kvarom na vozilu, zagušenjem saobraćaja, nezgodama i požarima.

Informacije o raspoloživoj sigurnosnoj opremi i ispravnom ponašanju korisnika puteva u tunelima pružaju se na mjestima pogodnim za korisnike tunela (npr. na odmorištima prije tunela, na ulazima tunela kada je saobraćaj zaustavljen ili na internetu).

## ANEKS II

### Odobravanje projekta, dokumentacija o bezbjednosti, puštanje tunela u rad, izmjene i periodične vježbe

#### 1. Odobravanje projekta

- 1.1. Odredbe ove direktive primjenjuju se od faze idejnog projekta nadalje.
- 1.2. Prije početka bilo kakvih građevinskih radova, upravnik tunela sastavlja dokumentaciju o bezbjednosti tunela opisanu u tač. 2.2. i 2.3. u fazi projektovanja i konsultuje se sa službenikom za bezbjednost. Upravnik tunela podnosi dokumentaciju o bezbjednosti upravnom organu i uz nju prilaže mišljenje službenika za bezbjednost i/ili inspekcijskog organa ukoliko je na raspolaganju.
- 1.3. Projekat, po potrebi, odobrava nadležni organ, koji o svojoj odluci obavještava upravnika tunela i upravni organ.

#### 2. Dokumentacija o bezbjednosti

- 2.1. Upravnik tunela sastavlja dokumentaciju o bezbjednosti za svaki tunel i neprekidno je ažurira. Kopiju dokumentacije o bezbjednosti dostavlja službeniku za bezbjednost.
  - 2.2. Dokumentacija o bezbjednosti opisuje mjere prevencije i obezbjeđenja, potrebne da se osigura bezbjednost korisnika, vodeći računa o licima sa smanjenom pokretljivošću i invaliditetom, karakteristike trase, konfiguraciju objekta, njegovog okruženja, svojstva saobraćaja i područje primjene kod djelovanja hitnih službi kako je definisano u članu 2 direktive.
2. Narocito, dokumentacija o bezbjednosti za tunel u fazi projekta uključuje:

- <sup>3</sup> — opis planiranog objekta i pristup do njega, zajedno sa planovima potrebnim za razumijevanje njegovog projekta i očekivanih operativnih aranžmana,
- studiju o prognoziranom saobraćaju koja precizira i obrazlaže očekivane uslove za prevoz opasnog tereta, zajedno sa analizom rizika koja se zahtijeva prema tački 3.7. Aneksa I,
- istraživanje o nekoj konkretnoj opasnosti koje opisuje moguće nezgode koje očigledno utiču na bezbjednost korisnika u tunelima, a koje se mogu dogoditi tokom radne faze, te prirodu i ozbiljnost njihovih mogućih posljedica; to istraživanje mora precizirati i potkrijepiti mjere za smanjenje vjerovatnoće da dođe do nezgoda i njihovih posljedica,
- mišljenje o bezbjednosti koje izdaje stručnjak ili organizacija specijalizovana u toj oblasti, koja može da bude i inspekcijski organ.

2. Dokumentacija o bezbjednosti koja se odnosi na tunel u fazi puštanja u rad uključuje, pored dokumentacije tražene u fazi projektovanja, i sljedeće:

- <sup>4</sup> — opis organizacije, ljudskih i materijalnih resursa, te uputstva koja je precizirao upravnik tunela

kako bi obezbijedio rad i održavanje tunela,

- plan reagovanja u slučaju opasnosti izrađen u saradnji sa hitnim službama, koji takođe uzima u obzir lica sa smanjenom pokretljivošću i invaliditetom,
- opis sistema stalnih povratnih informacija o iskustvima, pomoću kojeg se mogu evidentirati i analizirati bitni incidenti i nezgode.

2 Dokumentacija o bezbjednosti koja se odnosi na tunel u fazi rada, pored dokumentacije tražene u fazi puštanja u rad, uključuje i sljedeće:

- <sup>5</sup> — izvještaj i analizu bitnih incidenata i nezgoda koje su se dogodile od stupanja na snagu ove Direktive,
- spisak sprovedenih bezbjednosnih vježbi i analiza iz njih izvučenih pouka.

### **3. Puštanje u rad**

- 3.1. Početno otvaranje tunela za javni saobraćaj mora odobriti upravni organ (puštanje u rad) u skladu sa dolje navedenim postupkom.
- 3.2. Taj postupak takođe važi i kod otvaranja tunela za javni saobraćaj nakon svake veće izmjene u gradnji ili radu odnosno svakog rada koji vodi materijalnoj modifikaciji tunela koja bi mogla značajno da izmijeni bilo koji od sastavnih djelova dokumentacije o bezbjednosti.
- 3.3. Upravnik tunela prosljeđuje dokumentaciju o bezbjednosti navedenu u tački 2.4. službeniku za bezbjednost, koji daje svoje mišljenje o otvaranju tunela za javni saobraćaj.
- 3.4. Upravnik tunela prosljeđuje dokumentaciju o bezbjednosti upravnom organu i uz nju prilaže mišljenje službenika za sigurnost. Upravni organ odlučuje hoće li odobriti otvaranje tunela za javni saobraćaj ili ne, odnosno da li to čini uz restriktivne uslove, te o tome obavještava upravnika tunela. Kopija te odluke prosljeđuje se hitnim službama.

### **4. Izmjene**

- 4.1. Za svaku materijalnu izmjenu objekta, opreme ili rada, koja bi mogla značajno da promijeni bilo koji od sastavnih djelova dokumentacije o bezbjednosti, upravnik tunela traži novo odobrenje za rad, prema postupku opisanom u tački 3).
- 4.2. Upravnik tunela informiše službenika za bezbjednost o svakoj izmjeni u gradnji i radu. Nadalje, prije bilo kakvog rada na izmjeni tunela, upravnik tunela daje službeniku za bezbjednost dokumentaciju sa pojedinostima tih predloga.
- 4.3. Službenik za bezbjednost ispituje posljedice izmjene i u svakom slučaju daje svoje mišljenje upravniku tunela, koji kopiju šalje upravnom organu i hitnim službama.

### **5. Periodične vježbe**

Upravnik tunela i hitne službe, u saradnji sa službenikom za bezbjednost, organizuju zajedničke periodične vježbe za tunelsko osoblje i hitne službe.

Vježbe:

- treba da budu što je moguće realističnije i treba da odgovaraju definisanim scenarijima incidenata,
- treba da pruže jasne rezultate za procjenu,
- treba da spriječe svaku štetu na tunelu,

1

mogu se, takođe, djelimično sprovoditi i kao vježbe u vidu sastanka na kojem se razgovara o rezultatima simulacije ili vježbe sa kompjuterskim simulacijama, radi dobijanja komplementarnih rezultata.

(a) Vježbe u punom obimu, pod uslovima koji su što je moguće realističniji, sprovode se u svakom tunelu najmanje svake četvrte godine. Zatvaranje tunela zahtijevaće se samo ukoliko se na prihvatljiv način može urediti preusmjerenje saobraćaja negdje drugdje. U međuvremenu se svake godine sprovode djelimične i/ili simulacijske vježbe. U područjima gdje se u neposrednoj blizini nalazi nekoliko tunela, vježba punog obima mora se sprovoditi u najmanje jednom od tih tunela.

(b) Službenik za bezbjednost i hitne službe zajednički ocjenjuju te vježbe, sastavljaju izvještaj i daju odgovarajuće predloge.



## ANEKS III

### Signalizacija za tunele

#### 1. Opšti zahtjevi

Slijede saobraćajni znakovi i simboli koji se koriste za tunele. Saobraćajni znakovi navedeni u ovom dijelu opisani su u Bečkoj konvenciji o saobraćaju na putevima iz 1968. godine, ukoliko nije drugačije utvrđeno.

Da bi se olakšalo međunarodno razumijevanje znakova, sistem znakova i signalizacije propisan u ovom Aneksu zasniva se na upotrebi oblika i boja koji su svojstveni svakoj kategoriji znakova i, gdje god je to moguće, na upotrebi grafičkih simbola umjesto riječi. U slučaju da države članice smatraju potrebnim da izmijene propisane znakove i simbole, izvršene izmjene ne smiju mijenjati njihove bitne karakteristike. U slučaju da države članice ne primjenjuju Bečku konvenciju, propisani znakovi i simboli mogu se mijenjati, pod uslovom da izvršene izmjene ne mijenjaju njihovu suštinsku namjenu.

1.1. Saobraćajni znakovi se upotrebljavaju tako da označe sljedeće bezbjednosne kapacitete u tunelima:

Zaustavne niše;

Izlaze za slučaj opasnosti: isti znak se koristi za sve vrste izlaza za slučaj opasnosti;

Evakuacioni putevi: dva najbliža izlaza za slučaj opasnosti označavaju se na bočnim zidovima, sa razmacima ne većim od 25 m, na visini od 1,0 do 1,5 m iznad nivoa evakuacionog puta, sa naznakom udaljenosti do tih izlaza;

Stanice za slučaj opasnosti: znakovi treba da ukazuju na postojanje telefona za slučaj opasnosti i aparata za gašenje požara.

1.2. Radio:

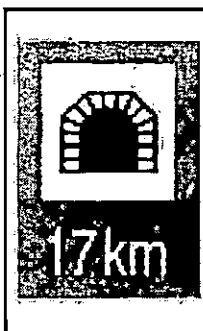
U tunelima gdje korisnici mogu primiti informacije preko svog radija, odgovarajući znakovi postavljeni prije ulaza obavještavaju korisnike o načinu dobijanja tih informacija.

1.3. Znakovi i oznake projektovani su i pozicionirani tako da budu jasno vidljivi.

#### 2. Opis znakova i tabli

Države članice po potrebi koriste odgovarajuće znakove u zoni prije tunela gdje se unaprijed vrši upozoravanje, unutar tunela i poslije kraja tunela. Pri projektovanju znakova za tunel, uzimaju se lokalni saobraćaj i građevinski uslovi, kao i drugi lokalni uslovi. Upotrebljavaju se znakovi prema Bečkoj konvenciji o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, osim u državama članicama koje ne primjenjuju Bečku konvenciju.

2.1. Znak za tunel



Na svaki ulaz tunela postavlja se sljedeći znak:

Znak E11A za tunele na putevima u skladu sa Bečkom konvencijom;

Dužina se navodi ili na donjem dijelu table ili na dodatnoj tabli H2.

Za tunele duže od 3 000 m, preostala dužina tunela navodi se na svakih 1 000 m.

Može se navesti i naziv tunela.

## 2.2. Horizontalna signalizacija

Horizontalna delineacija treba da se upotrebljava na bočnoj ivici puta.

U slučaju dvosmjernih tunela, treba koristiti jasno vidljiva sredstva duž razdjelne linije (jednostruke ili dvostruke), kojom se razdvajaju dva smjera.

## 2.3. Znakovi i table za označavanje kapaciteta

Stanice za slučaj opasnosti

Na stanicama za slučaj opasnosti nalaze se znakovima obavještenja, koji moraju biti F znakovi u skladu sa Bečkom konvencijom i naznačavati opremu raspoloživu korisnicima tunela, kao što je:

Telefon za slučaj opasnosti



Aparat za gašenje požara

U stanicama za slučaj opasnosti koje su od tunela odvojene vratima, jasno čitljivim tekstom ispisanim na odgovarajućim jezicima navodi se da stanica za slučaj opasnosti ne osigurava zaštitu u slučaju požara. U nastavku je primjer:

**„OVAJ PROSTOR NE PRUŽA ZAŠTITU OD POŽARA**

Pratiti znakove ka izlazima za slučaj opasnosti”.

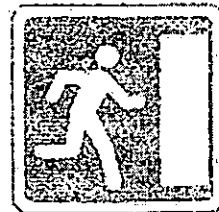
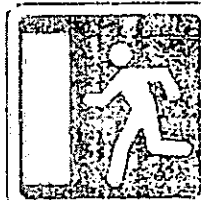
Zaustavne niše;

Znakovi koji pokazuju zaustavne niše treba da budu E znakovi u skladu sa Bečkom konvencijom. Telefoni i aparati za gašenje požara treba da budu označeni dodatnom tablom ili da budu u sastavu samog znaka.



Izlazi za slučaj opasnosti

Znakovi koji pokazuju „Izlaze za slučaj opasnosti“ treba da budu G znakovi u skladu sa Bečkom konvencijom. U nastavku su pokazani primjeri:



Takođe je neophodno označiti dva najbliža izlaza na bočnim zidovima. U nastavku su pokazani



primjeri:

Svjetlosna signalizacija za saobraćajne trake

Ti znakovi mogu biti okrugli ili pravougani



Promjenljiva signalizacija

Svaki promjenljivi znak sadrži jasne naznake kojima se korisnici tunela obavještavaju o zagašenju saobraćaja, kvaru, nezgodi, požaru ili drugim opasnostima.

## DIREKTIVA EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA 2008/96/EZ

od 19. novembra 2008. Godine

### o upravljanju bezbjednošću putne infrastrukture

EVROPSKI PARLAMENT I SAVJET EVROPSKE UNIJE,

imajući u vidu Ugovor o osnivanju Evropske zajednice, a naročito član 71 stav 1 tačka c,

imajući u vidu predlog Komisije,

imajući u vidu mišljenje Evropskog ekonomsko-socijalnog komiteta <sup>(1)</sup>,

nakon savjetovanja s Komitetom regiona,

postupajući u skladu s postupkom utvrđenim u članu 251 Ugovora <sup>(3)</sup>,

s obzirom na to da:

- (1) Transevropska putna mreža definisana u Odluci Evropskog parlamenta i Savjeta br. 1692/96/EZ od 23. jula 1996. godine o smjernicama Zajednice za razvoj transevropske putne mreže <sup>(3)</sup>, od ključnog je značaja za podržavanje evropskih integracija i kohezije, kao i za postizanje visokog stepena blagostanja. Naročito treba garantovati visok stepen bezbjednosti;
- (2) U Bijeloj knjizi od 12. septembra 2001. godine „Evropska saobraćajna politika za 2010. godinu: vrijeme donošenja odluka“ Komisija je iskazala potrebu da izvrši procjenu uticaja na bezbjednost i reviziju bezbjednosti na putevima, a u cilju definisanja i upravljanja dionicama s velikim brojem saobraćajnih nezgoda u Zajednici. Isto tako je zadat cilj prema kome bi u periodu između 2001. i 2010. godine bio prepolovljen broj poginulih u saobraćajnim nezgodama u Evropskoj uniji;
- (3) U svom saopštenju od 2. juna 2003. godine „Evropski akcioni program za bezbjednost na putevima, prepolovljavanje broja žrtava saobraćajnih nezgoda u Evropskoj uniji do 2010. godine: zajednička odgovornost“, Komisija je definisala putnu infrastrukturu kao treći stub politike bezbjednosti na putevima, koja treba u velikoj mjeri da doprinese cilju Zajednice u pogledu smanjenja broja nezgoda;
- (4) Posljednjih godina, izvršena su brojna poboljšanja u samom dizajnu automobila (bezbjednosne mjere i razvoj i primjena novih tehnologija), što je svakako doprinijelo smanjenju broja poginulih i povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama. Ako do 2010. godine želimo da ostvarimo zadati cilj, treba preduzeti mjere i u drugim oblastima. Upravljanje bezbjednošću putne infrastrukture nudi dosta prostora za poboljšanje, što se mora iskoristiti na najbolji mogući način;
- (5) Uspostavljanje odgovarajućih postupaka od velikog je značaja za poboljšanje bezbjednosti putne infrastrukture u okviru transevropske putne mreže. Procjene bezbjednosti na putevima treba da ukažu, na strateškom nivou, na bezbjednosni aspekt raznih alternativnih rješenja određenog infrastrukturnog projekta i treba da imaju važnu ulogu pri odabiru trase. Rezultati procjena bezbjednosti saobraćaja na putevima mogu se iskazati u mnogim dokumentima. Osim toga, revizije bezbjednosti puteva treba detaljno da definišu elemente projekta putne infrastrukture koji nijesu bezbjedni. Stoga bi bilo dobro razviti postupke koji bi se primjenjivali u te dvije oblasti, s ciljem povećanja bezbjednosti putne infrastrukture unutar transevropske putne mreže, što ipak ne uključuje putne tunele koji su obuhvaćeni Direktivom Evropskog parlamenta i Savjeta 2004/54/EZ od 29. aprila 2004. godine o minimalnim bezbjednosnim zahtjevima za tunele unutar transevropske putne mreže <sup>(4)</sup>;
- (6) Neke države članice su već uspostavile efikasne sisteme upravljanja bezbjednošću putne

infrastrukture. Tim državama treba dozvoliti da nastave da koriste metode koje sada primjenjuju, ukoliko su u skladu s ciljevima ove direktive;

- (7) Istraživački rad je od ključnog značaja za poboljšanje bezbjednosti na putevima u Evropskoj uniji. Razvoj i dokazivanje efikasnosti komponenti, mjera i metoda (uključujući telematiku) i prenošenje rezultata istraživačkog rada igraju važnu ulogu u poboljšanju bezbjednosti putne infrastrukture;
- (8) Bezbjednost saobraćanja na postojećim putevima treba povećati ciljanim ulaganjem u dionice puta s najvećim brojem saobraćajnih nezgodai/ili s najvećim potencijalom za smanjenje broja nezgoda. Da bi se pozitivno uticalo na ponašanje vozača i da bi se podstakli na poštovanje saobraćajnih pravila, naročito ograničenja brzine, vozači treba da budu informisani o dionicama puta s najvećim brojem saobraćajnih nezgoda;
- (9) Ocjenjivanje bezbjednosti mreže treba vršiti odmah nakon izgradnje saobraćajnice. Nakon sanacije i popravke dionica puta s velikim brojem saobraćajnih nezgoda, kontrole bezbjednosti kao preventivna mjera treba da preuzmu mnogo važniju ulogu. Redovne provjere stanja značajni su instrument za prevenciju moguće opasnosti za sve korisnike puta, uključujući i one najizloženije korisnike, a treba ih vršiti i u slučaju radova na putu;
- (10) Obuka i sertifikovanje osoblja za bezbjednost sprovođenjem obrazovnih programa i kurseva za sticanje kvalifikacija, propisno odobrenih od strane država članica, treba da obezbijede da zaposleni u praksi dobijaju najnovije znanje;
- (11) Da bi se poboljšala bezbjednost na putevima u Evropskoj uniji, treba preduzimati mjere u cilju što češće i dosljednije razmjene najboljih praktičnih iskustava između država članica;
- (12) Da bi se obezbijedio visok nivo bezbjednosti na putevima u Evropskoj uniji, države članice treba da se pridržavaju smjernica o bezbjednosti putne infrastrukture. Upoznavanje Komisije o tim smjernicama i redovno izvještavanje o njihovom sprovođenju treba da doprinese sistematskom poboljšanju bezbjednosti putne infrastrukture na nivou Zajednice i da stvori osnovu za razvoj usmjeren prema još efikasnijem sistemu. Izvještavanje o sprovođenju smjernica treba, nadalje, da omogući ostalim državama članicama da identifikuju najdjelotvornija rješenja, dok sistematsko prikupljanje podataka o stanju prije i nakon studija treba da omogući odabir najdjelotvornijih mjera za buduće djelovanje;
- (13) Odredbe iz ove direktive koje se odnose na ulaganje u bezbjednost na putevima ne smiju ni na koji način ugrožavati prava država članica u vezi s ulaganjem u održavanje putne mreže;
- (14) Pošto države članice ne mogu same u dovoljnoj mjeri ostvariti cilj ove direktive, a to je uvođenje postupaka kako bi se obezbijedio visok nivo bezbjednosti na putevima na čitavoj teritoriji transevropske putne mreže, odnosno kako se smatra da bi se taj cilj mogao uspješnije ostvariti djelovanjem na nivou Zajednice, Zajednica može utvrditi mjere u skladu sa principom supsidijarnosti iz člana 5 Ugovora. U skladu s principom proporcionalnosti iz tog člana, ovom se direktivom ne želi postići ništa više od onog što je potrebno za ostvarenje pomenutog cilja;
- (15) Mjere potrebne za sprovođenje ove direktive treba da se utvrde u skladu s Odlukom Savjeta 1999/468/EZ od 28. juna 1999. godine, kojom se utvrđuju postupci za ostvarivanje ovlašćenja za sprovođenje koja su dodijeljena Komisiji <sup>(5)</sup>;
- (16) Komisija je naročito ovlašćena da usvaja kriterijume potrebne za poboljšanje postupaka upravljanja bezbjednošću na putevima i prilagođavanje aneksa tehničkom napretku. Kako su te mjere po svojoj prirodi uopštene i sačinjene su da izmijene i dopune elemente ove direktive koji nijesu ključni, između ostalog, dopunjavajući ih novim elementima koji nijesu ključni, one moraju biti utvrđene u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim članom 5a Odluke 1999/468/EZ;

- (17) Dovoljan broj prostora za parkiranje uz put veoma važan je ne samo za prevenciju kriminala, već i za bezbjednost na putevima. Prostori za parkiranje omogućavaju vozačima da odmore i nastave svoje putovanje potpuno koncentrisani. Stoga, obezbjeđivanje dovoljno bezbjednih prostora za parkiranje čini sastavni dio upravljanja bezbjednošću putne infrastrukture;
- (18) U skladu s tačkom 34 Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakona<sup>(6)</sup>, savjetuje se državama članicama da sastave i objave, kako za svoje potrebe, tako i za potrebe Zajednice, tabele koje će, koliko je to moguće, pokazati odnos između ove direktive i njihovih mjera za prenošenje,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

#### Član 1

##### Predmet i područje primjene

1. Ova direktiva zahtijeva utvrđivanje i sprovođenje postupaka, koji se odnose na procjenu uticaja bezbjednosti na putevima, reviziju bezbjednosti na putevima, upravljanje bezbjednošću putne mreže i bezbjednosne kontrole od strane država članica.
2. Ova direktiva se primjenjuje na puteve koji su dio transevropske putne mreže, bilo da su u fazi projektovanja, u izgradnji ili su već u upotrebi.
3. Države članice mogu primjenjivati i odredbe ove direktive, kao skup dobre prakse, za državnu infrastrukturu drumskog saobraćaja, koja nije dio transevropske putne mreže, ali koja je izgrađena u cjelini ili djelimično uz pomoć finansijskih sredstava Zajednice.
4. Ova direktiva se ne primjenjuje na putne tunele, obuhvaćene Direktivom 2004/54/EZ.

#### Član 2

##### Značenje izraza

→ Za svrhe ove direktive, podrazumijeva se da je:

1. **transevropska putna mreža** – putna mreža utvrđena u Dio 2 Aneksa I Odluke br. 1692/96/EZ;
2. **nadležni subjekt** – javna ili privatna organizacija osnovana na nacionalnom, regionalnom ili lokalnom nivou, uključena u sprovođenje ove direktive zbog svojih nadležnosti, uključujući organe označene kao nadležni subjekti koji su postojali prije stupanja na snagu ove direktive, u onoj mjeri u kojoj oni ispunjavaju zahtjeve ove direktive;
3. **procjena uticaja na bezbjednost na putevima** – strateška komparativna analiza uticaja novog puta ili značajne promjene postojeće mreže na bezbjednost putne mreže;
4. **revizija bezbjednosti na putevima** – nezavisna detaljna sistematska i tehnička bezbjednosna provjera, koja se odnosi na projektovane karakteristike projekta putne infrastrukture i obuhvata sve faze od planiranja do početnog stavljanja u funkciju;
5. **rangiranje dionica s velikim brojem saobraćajnih nesreća** – način za definisanje, analiziranje i rangiranje dionica putne mreže kojima se saobraća više od tri godine i na kojima se dogodio veliki broj saobraćajnih nesreća smrtnim posljedicama u odnosu na intenzitet saobraćaja;
6. **rangiranje bezbjednosti mreže** – način za definisanje, analizu i klasifikaciju djelova postojeće putne mreže, shodno njihovom potencijalu za povećanje bezbjednosti i smanjenje troškova saobraćajnih nesreća;
7. **kontrola bezbjednosti** – uobičajena periodična provjera radi utvrđivanja karakteristika i

nedostataka koji zahtijevaju održavanje iz bezbjednosnih razloga;

8. **smjernice** – mjere koje su utvrdile države članice, koje predviđaju korake koje treba preduzeti i elemente koje treba razmotriti pri primjeni bezbjednosnih procedura navedenih u ovoj direktivi;

9. **infrastrukturni projekat** – projekat za izgradnju nove putne infrastrukture ili značajna promjena postojeće mreže koja utiče na odvijanje saobraćaja.

### Član 3

#### Procjena uticaja infrastrukturnih projekata na bezbjednost na putevima

1. Države članice treba da obezbijede da se procjena uticaja na bezbjednost na putevima vrši za sve infrastrukturne projekte.
2. Procjena uticaja na bezbjednost na putevima treba da se izvrši u početnoj fazi planiranja prije nego je infrastrukturni projekat odobren. S tim u vezi, države članice treba da pokušaju da zadovolje kriterijume iz Aneksa I.
3. Procjena uticaja na bezbjednost na putevima treba da ukaže na aspekte bezbjednosti na putevima koji su doveli do odabira predloženog rješenja. Procjena treba da obezbijedi i sve bitne informacije potrebne za analizu isplativosti razmatranih opcija.

### Član 4

#### Revizija bezbjednosti na putevima za infrastrukturne projekte

1. Države članice treba da obezbijede da se revizije bezbjednosti na putevima izvrše za sve infrastrukturne projekte.
2. Pri obavljanju revizija bezbjednosti na putevima, države članice treba da pokušaju da zadovolje kriterijume iz Aneksa II.

Države članice treba da obezbijede da se imenuje revizor za obavljanje revizije projektovanih karakteristika infrastrukturnog projekta.

Revizor treba da se imenuje u skladu s odredbama člana 9 stav 4 i treba da ima potrebnu stručnost i osposobljenost predviđenu članom 9. Kad reviziju obavljaju timovi stručnjaka, barem jedan član tima treba da posjeduje sertifikat o osposobljenosti kao što je navedeno u članu 9 stav 3.

3. Revizije bezbjednosti na putevima treba da čine sastavni dio procesa projektovanja infrastrukturnog projekta u fazi idejnog projekta, glavnog projekta, prije puštanja u saobraćaj i u početnom periodu funkcionisanja.
4. Države članice treba da obezbijede da revizor definiše elemente projektovanja od značaja za bezbjednost na putevima u svakom revizorskom izvještaju za svaku fazu infrastrukturnog projekta. Kada se u toku revizije utvrdi da postoje elementi koji nijesu bezbjedni, ali projekat nije ispravljen prije kraja odgovarajuće faze kao što je navedeno u Aneksu II, nadležni subjekt treba da da svoje obrazloženje u aneksu tog izvještaja.
5. Države članice treba da obezbijede da iz izvještaja iz stava 4 proizilaze odgovarajuće preporuke o bezbjednosti na putevima.

## Član 5

### Rangiranje prema bezbjednosti i upravljanje postojećom putnom mrežom

1. Države članice treba da obezbijede da se rangiranje dionica s velikim brojem saobraćajnih nesreća i rangiranje bezbjednosti mreže vrši na osnovu pregleda, najmanje svake tri godine, funkcionisanja putne mreže. U tom smislu, države članice treba da pokušaju da zadovolje kriterijume iz Aneksa III.
2. Države članice treba da obezbijede da dionice puta koje su prioritetnije prema rezultatima rangiranja dionica s velikim brojem saobraćajnih nesreća i prema rangiranju bezbjednosti mreže ocjenjuju stručni timovi putem posjete lokaciji, na osnovu elemenata koji su navedeni u tački 3 Aneksa III. Najmanje jedan član stručnog tima treba da ispunjava zahtjeve iz člana 9 stav 4 tačka a.
3. Države članice treba da obezbijede da su radovi na sanaciji usmjereni na dionice puta navedene u stavu 2. Prioritet treba dati mjerama koje su navedene u tački 3 podtačka e Aneksa III, s naglaskom na one koje imaju najpovoljniji odnos koristi i troškova.
4. Države članice treba da obezbijede da su odgovarajući znaci postavljeni na mjesto da upozore korisnike puta na segmente putne infrastrukture na kojima je sanacija u toku i koji mogu tako ugroziti bezbjednost korisnika puta. Ovi znaci treba da uključuju i znake koji su vidljivi i danju i noću i postavljeni na bezbjednoj udaljenosti i treba da se usklade s odredbama Bečke konvencije o znakovima i signalima na putu iz 1968. godine.
5. Države članice treba da obezbijede da su korisnici puta, putem odgovarajućih mjera, obaviješteni o postojanju dionica s velikim brojem saobraćajnih nesreća. Ukoliko država članica odluči da koristi signalizaciju, ovo treba da se uskladi s odredbama Bečke konvencije o znakovima i signalima na putu iz 1968. godine.

## Član 6

### Kontrola bezbjednosti

1. Države članice treba da obezbijede da se na postojećim putevima obavljaju kontrole bezbjednosti kako bi se definisale karakteristike koje se odnose na bezbjednost na putevima i spriječile saobraćajnesreće.
2. Kontrole bezbjednosti uključuju povremene kontrole putne mreže i analize mogućeg uticaja radova na putu na bezbjednost u odvijanju saobraćaja.
3. Države članice treba da obezbijede da povremene kontrole obavlja nadležni subjekt. Takve kontrole treba da budu dovoljno učestale kako bi se obezbijedio adekvatan nivo bezbjednosti putne infrastrukture.
4. Bez obzira na smjernice donijete u skladu s članom 8, države članice treba da donesu smjernice o privremenim bezbjednosnim mjerama, koje se primjenjuju na radove na putu. One isto tako sprovode odgovarajući program kontrola kako bi obezbijedili da se te smjernice na odgovarajući način primijene.

## Član 7

### Vođenje evidencije

1. Države članice treba da obezbijede da za svaku saobraćajnu nezgodu sa smrtnim posljedicama koja se dogodila na putevima navedenim u članu 1 stav 2 nadležni subjekt sačinjava izvještaj o nezgodi. Države članice nastoje da u taj izvještaj uvrste sve elemente navedene u Aneksu IV.



2. Države članice treba da obračunaju prosječni društveni trošak jedne saobraćajne nesrećesa smrtnim posljedicama i prosječni društveni trošak saobraćajne nesrećesa teškim posljedicama koja se dogodila na njenoj teritoriji. Države članice mogu da izaberu da dodatno razrade odnos troškova, koji se ažuriraju najmanje svakih pet godina.

#### *Član 8*

##### **Donošenje i dostavljanje smjernica**

1. Države članice treba da obezbijede da se smjernice, ukoliko već ne postoje, donesu do 19. decembra 2011. godine, kako bi podržali nadležne subjekte u primjeni ove direktive.
2. Države članice treba da dostave Komisiji te smjernice u roku od tri mjeseca od njihovog donošenja ili izmjene i dopune.
3. Komisija ih objavljuje na javnoj internet stranici.

#### *Član 9*

##### **Imenovanje i obuka revizora**

1. Države članice treba da obezbijede da se donese, ukoliko već ne postoji, program obuke revizora za bezbjednost na putevima do 19. decembra 2011. godine.
2. Države članice treba da obezbijede da ukoliko revizori bezbjednosti na putu obavljaju funkcije u skladu s ovom direktivom, oni prođu početnu obuku kojom se stiče sertifikat o osposobljenosti i učestvuju u povremenim dodatnim kursevima.
3. Države članice obezbjeđuju da revizori bezbjednosti na putu posjeduju sertifikat o osposobljenosti. Priznaju se sertifikati dodijeljeni prije stupanja na snagu ove direktive.
4. Države članice obezbjeđuju da su revizori imenovani u skladu sa sljedećim zahtjevima:
  - (a) imaju odgovarajuće iskustvo ili su obučeni za projektovanje puta, u oblasti bezbjednosti na putevima i analize nezgode;
  - (b) dvije godine nakon što države članice donesu smjernice u skladu s članom 8, reviziju bezbjednosti na putevima obavljaju isključivo revizori ili timovi revizora koji ispunjavaju zahtjeve predviđene u st. 2 i 3;
  - (c) za potrebe revidiranog infrastrukturnog projekta, revizor ne smije u vrijeme revizije biti uključen u projektovanje ili upravljanje na odgovarajućem infrastrukturnom projektu.

#### *Član 10*

##### **Razmjena najboljih praksi**

Kako bi se poboljšala bezbjednost na putevima u Evropskoj uniji koji nijesu dio transevropske putne mreže, Komisija uspostavlja koherentan sistem za razmjenu najboljih praksi između država članica, a njime će, između ostalog, obuhvatiti postojeće projekte za poboljšanje bezbjednosti putne infrastrukture i dokazane tehnologije za poboljšanje bezbjednosti na putevima.

#### *Član 11*

##### **Neprekidno poboljšanje u bezbjednosti u saobraćaju**

1. Komisija olakšava i struktura razmjenu znanja i najboljih praksi između država članica, koristeći iskustvo dobijeno na postojećim relevantnim međunarodnim forumima, a sve u cilju sticanja kontinuiranog poboljšanja bezbjednosnih praksi koje se odnose na putnu infrastrukturu u Evropskoj uniji.
2. Komisiji pruža podršku odbor iz člana 13. Ukoliko se zahtijeva utvrđivanje posebnih mjera, takve mjere se utvrđuju u skladu s regulatornim postupkom uz nadzor iz člana 13 stav 3.
3. Kada je to potrebno, mogu se konsultovati odgovarajuće nevladine organizacije, aktivne u oblasti bezbjednosti i upravljanju putnom infrastrukturom, u vezi s pitanjima koja se odnose na tehničke aspekte bezbjednosti.

#### *Član 12*

##### **Prilagođavanje tehničkom napretku**

Aneksi uz ovu direktivu usklađivaće se kako bi se uzeo u obzir tehnički napredak u skladu s regulatornim postupkom s nadzorom navedenim u članu 13 stav 3.

#### *Član 13*

##### **Postupak odbora**

1. Komisiji podršku pruža odbor.
2. Kada se poziva na ovaj stav, primjenjuju se čl. 5 i 7 Odluke 1999/468/EZ a imajući pri tome u vidu odredbe člana 8.  
Rok iz člana 5 stav 6 Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.
3. Kada se poziva na ovaj stav, primjenju se član 5a st. 1 do 4 i član 7 Odluke 1999/468/EZ, a imajući pri tome u vidu odredbe člana 8.

#### *Član 14*

##### **Prenošenje**

1. Države članice dužne su da donesu zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom direktivom do 19. decembra 2010. godine. One odmah dostavljaju Komisiji tekst tih odredbi.
2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredbi domaćeg prava koje donesu u oblasti na koju se odnosi ova direktiva.

#### *Član 15*

##### **Stupanje na snagu**

Ova direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.

#### *Član 16*

##### **Primaoci**

Ova direktiva upućena je državama članicama.

Sačinjeno u Strazburu, 19. novembra 2008. godine.

*Za Evropski parlament*

*Predsjednik*

H.-G. POTERING (H.-G. PÖTTERING)

*Za Savjet*

*Predsjednik*

Ž.-P. ŽUJE (J.-P. JOUYET)

---

<sup>(1)</sup>Sl. list C 168, 20.7.2007, str. 71.

<sup>(2)</sup> Mišljenje Evropskog parlamenta od 19. juna 2008. godine (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Savjeta od 20. oktobra 2008. godine

<sup>(3)</sup>Sl. list L 228, 9.9.1996, str. 1.

<sup>(4)</sup>Sl. list L 167, 30.4.2004, str. 39.

<sup>(5)</sup>Sl. list L 184, 17.7.1999, str. 23.

<sup>(6)</sup>Sl. list C 321, 31.12.2003, str. 1.

---

## ANEKS I

### PROCJENA UTICAJA NA BEZBJEDNOST NA PUTEVIMA ZA INFRASTRUKTURNE PROJEKTE

Elementi procjene uticaja na bezbjednost na putevima:

- (a) definisanje problema;
- (b) trenutna situacija i situacija „bez promjena“;
- (c) ciljevi u oblasti bezbjednosti na putevima;
- (d) analiza uticaja predloženih varijanti na bezbjednost na putevima;
- (e) upoređivanje varijanti, uključujući analizu isplativosti;
- (f) izlaganje mogućih rješenja.

Elementi koji se uzimaju u obzir:

- (a) smrtni slučajevi i nezgode, ciljevi smanjenja umjesto situacije „bez promjena“;
- (b) odabir trase i saobraćajni obrasci;
- (c) moguće posljedice na postojeću mrežu (na primjer izlazi, raskrsnice, ukrštanja u nivou);
- (d) korisnici puteva, uključujući posebno izložene korisnike (na primjer pješaci, biciklisti, motociklisti)
- (e) saobraćaj (na primjer intenzitet saobraćaja, kategorizacija saobraćaja po vrsti vozila);
- (f) sezonski i klimatski uslovi;
- (g) dovoljan broj bezbjednog parking prostora;
- (h) seizmička aktivnost.

## ANEKS II

### REVIZIJE BEZBJEDNOSTI NA PUTEVIMA ZA INFRASTRUKTURNE PROJEKTE

1.Kriterijumi za fazu idejnog projekta:

- 1(a)geografska lokacija (na primjer izloženost klizištima, poplavama, lavinama), sezonski i klimatski uslovi, seizmička aktivnost;
- (b)vrste i udaljenost između raskrsnica;
- (c)broj i vrsta traka;
- (d)vrste saobraćaja prihvatljivog za novi put;
- (e)funkcionalnost puta u mreži;
- (f) meteorološki uslovi;
- (g) brzine vožnje;
- (h) poprečni presjeci (na primjer širina kolovoza, biciklističkih staza, pješačkih staza);
- (i) horizontalno i vertikalno pružanje trase;
- (j) vidljivost;
- (k) izgled raskrsnice;
- (l) javni saobraćaj i infrastrukture;
- (m) ukrštanje s putem/željeznicom u nivou.

2.Kriterijum za fazu glavnog projekta:

- 2(a) izgled;
- (b)koherentni putokazi i oznake
- (c) rasvjeta na osvijetljenim putevima i raskrsnicama;
- (d) oprema uz put;
- (e) životna sredina uz put, uključujući vegetaciju;
- (f) stalne prepreke na putu;
- (g) dostupnost bezbjednih parking prostora;
- (h) posebno izloženi korisnici puteva (na primjer pješaci, biciklisti, motociklisti);
- (i) korisnicima prilagođeni sistemi zaštite (razdjelni pojasevi i barijere za sprečavanje sudara kako bi se izbjegle opasnosti po posebno izložene korisnike).

3.Kriterijumi za fazu prije puštanja u saobraćaj:

- 3(a) bezbjednost korisnika puta i vidljivost pri različitim uslovima kao što su mrak i pri normalnim vremenskim uslovima;
- (b) čitljivost znakova i oznaka;
- (c) stanje kolovoza.

4.Kriterijumi u početnom periodu funkcionisanja: provjera bezbjednosti na putevima na osnovu stvarnog ponašanja korisnika.

Revizije u bilo kojoj fazi mogu obuhvatiti potrebu da se presipitaju kriterijumi iz prethodne faze.

## ANEKS III

### RANGIRANJE DIONICA S VELIKIM BROJEM SAOBRAĆAJNIH NEZGODA I RANGIRANJE BEZBJEDNOSTI MREŽE

#### 1. Definisanje dionica puta s velikim brojem saobraćajnih nezgoda

Pri definisanju dionica puta s velikim brojem saobraćajnih nezgoda, u obzir treba uzeti najmanje broj nezgoda sa smrtnim posljedicama koje su se dogodile u posljednjih nekoliko godina po jedinici dužine puta u odnosu na intenzitet saobraćaja, a u slučaju raskrsnice, uzima se u obzir broj takvih nezgoda po lokaciji raskrsnice.

#### 2. Definisanje dionica za analizu u okviru rangiranja bezbjednosti mreže

Pri definisanju dionica koje će se analizirati u okviru rangiranja bezbjednosti unutar mreže u obzir treba uzeti uštede koje se na njima mogu ostvariti u smislu smanjenja troškova nezgoda. Dionice puta će se klasifikovati u kategorije. Za svaku kategoriju puta, dionice puta analiziraće se i rangirati prema faktorima bezbjednosti, kao što su broj nezgoda, intenzitet saobraćaja i tipologija saobraćaja.

Za svaku kategoriju puta, rangiranjem bezbjednosti mreže dobija se lista prioriternih dionica puta gdje se očekuje da bi poboljšanje infrastrukture moglo biti veoma efikasno.

#### 3. Elementi koje treba da ocjenjuje stručni tim u toku obilaska lokacije:

(a) opis dionice puta;

(b) konsultovanje mogućih ranijih izvještaja o istoj dionici puta;

(c) analiza mogućih izvještaja o nezgodama;

(d) broj nezgoda, smrtnih slučajeva i teško povrijeđenih lica u prethodne tri godine;

(skup mogućih korektivnih mjera za realizaciju u raznim vremenskim periodima, a to su na primjer:

—uklanjanje ili zaštita stalnih prepreka koje se nalaze uz put,

—smanjenje najveće dozvoljene brzine i efikasnija kontrola brzine,

—poboljšanje vidljivosti u raznim vremenskim uslovima i pri raznim uslovima osvijetljenja,

—poboljšanje bezbjednosnih uslova opreme uz put kao što su sistemi zaštite,

—poboljšanje koherentnosti, vidljivosti, čitljivosti i položaja oznaka na putu (uključujući primjenu zvučnih traka), znakova i signala,

—zaštita od odrona, klizišta i lavina,

—povećanje prijanjanja/hrapavosti kolovoza,

—redizajniranje zaštitnih sistema na putevima,

—obezbjedivanje i poboljšanje zaštite na razdjelnom pojasu,

—mijenjanje mogućnosti preticanja,

—poboljšanje raskrsnica, uključujući ukrštanja puta s prugom u nivou,

—promjena trase,

—mijenjanje širine puta, dodavanje bankina,

—uvođenje sistema za upravljanje i kontrolu saobraćaja,

- smanjenje mogućeg sukoba s posebno izloženim korisnicima puta,
- modernizacija puta u skladu s aktuelnim projektnim standardima,
- sanacija ili zamjena kolovoza,
- korišćenje inteligentnih znakova na putu,
- poboljšanje inteligentnih saobraćajnih sistema i telematičkih usluga s naglaskom na međusobno usklađivanje sistema, hitne slučajeve i poboljšanje znakova.



## INFORMACIJE KOJE SE UPISUJU U IZVJEŠTAJE O NEZGODAMA

Izvještaji o nezgodama sadrže sljedeće elemente:

1. što precizniji opis mjesta nezgode;
2. slike i/ili dijagrame mjesta nezgode;
3. datum i čas nezgode;
4. podatke o putu kao što su vrsta oblasti, vrsta puta, vrsta raskrsnice uključujući signalizaciju, broj traka, oznake, površinu puta, rasvjetu i vremenske uslove, maksimalnu dozvoljenu brzinu, prepreke uz put;
5. ozbiljnost nezgode, uključujući broj smrtnih slučajeva i povrijeđenih lica, po mogućnosti prema opštim kriterijumima koji će se definisati u skladu sa regulatornim postupkom s nadzorom iz člana 13 stav 3;
6. podaci o učesnicima nezgode, kao što su starost, pol, državljanstvo, nivo alkohola u krvi, korišćenje sigurnosne opreme ili ne;
7. podaci o vozilu (tip, starost, država, sigurnosna oprema ako je ima, datum posljednjeg tehničkog pregleda obavljenog prema važećim propisima);
8. podaci o nezgodi kao što su vrsta nezgode, vrsta sudara, manevar koji su napravili vozači i vozilo;
9. kada je moguće, podatak o vremenu od nastanka nezgode do evidencije nezgode ili dolaska službe hitne pomoći.

## DIREKTIVA 2010/40/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA

od 7. jula 2010. godine

o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u oblast drumskog saobraćaja i za povezivanje sa drugim vrstama saobraćaja

(Tekst od značaja za EEP)

EVROPSKI PARLAMENT I SAVJET EVROPSKE UNIJE,

imajući u vidu Ugovor o funkcionisanju Evropske unije, a naročito član 91,

imajući u vidu predlog Evropske komisije,

imajući u vidu mišljenje Evropskog ekonomsko-socijalnog komiteta <sup>(1)</sup>,

nakon konsultacija sa Komitetom regiona,

postupajući u skladu sa redovnim zakonodavnim postupkom <sup>(2)</sup>,

s obzirom na to da:

- (1) Povećanje obima drumskog saobraćaja u Uniji, povezano sa rastom evropske privrede i zahtjevima građana u pogledu mobilnosti, predstavlja glavni uzrok sve većeg zagušenja putne infrastrukture i povećanja potrošnje energije, a takođe je izvor ekoloških i socijalnih problema.
- (2) Odgovor na te velike izazove ne može se ograničiti na tradicionalne mjere, između ostalog na širenje postojeće infrastrukture drumskog saobraćaja. Inovacije će odigrati glavnu ulogu u pronalaženju odgovarajućih rješenja za Uniju.
- (3) Inteligentni transportni sistemi (ITS) su napredne aplikacije koje, iako ne otjelovljuju inteligenciju kao takvu, imaju za cilj da pruže inovativne usluge u vezi sa različitim vrstama saobraćaja i upravljanja saobraćajem, da omoguće bolju obaviještenost različitih korisnika i da upotrebu saobraćajnih mreža učine sigurnijom, koordinisanijom i pametnijom.
- (4) ITS integrišu telekomunikacije, elektroniku i informacione tehnologije sa saobraćajnim inženjerstvom radi planiranja, projektovanja, upotrebe, održavanja i upravljanja saobraćajnim sistemima. Primjena informacionih i komunikacionih tehnologija u sektoru drumskog saobraćaja i na tačkama njegovog povezivanja sa ostalim vrstama saobraćaja značajno će doprinijeti poboljšanju u pogledu zaštite životne sredine, efikasnosti, uključujući energetska efikasnost, bezbjednosti i sigurnosti drumskog saobraćaja, uključujući prevoz opasne robe, javne sigurnosti i mobilnosti putnika i tereta, dok će istovremeno osigurati funkcionisanje unutrašnjeg tržišta kao i povećanje nivoa konkurentnosti i zapošljavanja. Međutim, aplikacije ITS-a ne treba da dovode u pitanje stvari koje se tiču nacionalne bezbjednosti ili koje su neophodne u interesu odbrane.
- (5) Dostignuća na polju primjene informacionih i komunikacionih tehnologija na ostale vrste saobraćaja sada bi trebalo da se odraze na dešavanja u sektoru drumskog saobraćaja, naročito u cilju osiguranja većih nivoa integrisanosti između drumskog saobraćaja i drugih vrsta saobraćaja.
- (6) U nekim državama članicama, nacionalne aplikacije tih tehnologija već se uvode u sektor drumskog saobraćaja. Međutim, takvo uvođenje je i dalje fragmentisano i nekoordinisano i ne može osigurati geografski kontinuitet usluga ITS-a u cijeloj Uniji i na njenim spoljnim granicama.
- (7) Kako bi se osiguralo koordinisano i djelotvorno uvođenje ITS-a unutar Unije kao cjeline, potrebno je uvesti specifikacije, uključujući, po potrebi, i standarde, kojima se dodatno definišu detaljne odredbe i postupci. Prije donošenja bilo kakvih specifikacija, Komisija treba da ocijeni

njihovu usklađenost sa određenim definisanim načelima iz Aneksa II. Prednost treba u prvom redu dati četirima glavnim oblastima razvoja i uvođenja ITS-a. Unutar te četiri oblasti, potrebno je odrediti prioriteta djelovanja za izradu i upotrebu specifikacija i standarda. Tokom dalje primjene ITS-a, treba uzeti u obzir već postojeću infrastrukturu ITS-a koju je uvela pojedinačna država članica, u smislu tehnološkog napretka i finansijskih ulaganja.

- (8) Kada se zakonodavni akt donese u skladu sa članom 6 stav 2 podstav 2 ove direktive, shodno tome treba izmijeniti drugu rečenicu u članu 5 stav 1.
- (9) U specifikacijama, između ostalog, treba uzeti u obzir i nadograditi već stečena iskustva i rezultate na području ITS-a, naročito u kontekstu inicijative elektronske sigurnosti (*eSafety*), koju je Komisija pokrenula u aprilu 2002. godine. U okviru te inicijative, Komisija je osnovala forum za elektronsku sigurnost (*eSafety Forum*) kako bi se unaprijedile i dalje sprovodile preporuke za podršku razvoju, uvođenju i upotrebi sistema elektronske sigurnosti.
- (10) Pravila i postupci iz ove direktive ne bi trebalo da utiču na vozila kojima se upravlja uglavnom zbog njihovog istorijskog značaja i koja su bila prvobitno registrovana i/ili homologovana i/ili su stavljena u funkciju prije stupanja na snagu ove direktive i mjera za njeno sprovođenje.
- (11) ITS treba izgraditi na interoperabilnim sistemima koji se zasnivaju na otvorenim i javnim standardima i koji su raspoloživi, na nediskriminatornoj osnovi, svim dobavljačima aplikacija, pružaocima usluga i njihovim korisnicima.
- (12) Uvođenje i upotreba aplikacija i usluga ITS-a podrazumijevaće obradu podataka o ličnosti. Takva obrada treba da se vrši u skladu sa pravom Unije, naročito sa onim što je propisano u Direktivi 95/46/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 24. oktobra 1995. godine o zaštiti građana u vezi sa obradom podataka o ličnosti i o slobodnom kretanju takvih podataka<sup>(3)</sup> i u Direktivi 2002/58/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 12. jula 2002. godine o obradi podataka o ličnosti i zaštiti privatnosti u sektoru elektronskih komunikacija<sup>(4)</sup>, između ostalog, na aplikacije ITS-a treba primijeniti načela ograničenja upotrebe ličnih podataka isključivo na postizanje zadate svrhe i smanjenja količine podataka na najmanju moguću mjeru.
- (13) Treba podsticati anonimizaciju kao jedno od načela unapređenja privatnosti pojedinaca. U pogledu pitanja vezanih za zaštitu podataka i privatnosti u oblasti uvođenja aplikacija i usluga ITS-a, Komisija, po potrebi, treba da se dodatno konsultuje sa Evropskim supervizorom za zaštitu podataka i zatraži mišljenje Radne grupe za zaštitu pojedinaca u vezi sa obradom podataka o ličnosti, osnovane članom 29 Direktive 95/46/EZ.
- (14) Uvođenje i upotreba aplikacija i usluga ITS-a, a naročito usluga saobraćajnih i putničkih informacija, podrazumijevaće obradu i upotrebu podataka o putevima, saobraćaju i putovanju koji čine dio dokumenata koji su u posjedu tijela javnog sektora država članica. Takvu obradu i upotrebu treba vršiti u skladu sa Direktivom 2003/98/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 17. novembra 2003. godine o ponovnoj upotrebi informacija iz javnog sektora<sup>(5)</sup>.
- (15) U odgovarajućim slučajevima, specifikacije treba da sadrže detaljne odredbe kojima se propisuje postupak koji uređuje ocjenjivanje usaglašenosti ili mogućnosti za upotrebu konstituenata. Te odredbe treba da se zasnivaju na Odluci br. 768/2008/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 9. jula 2008. godine o zajedničkom okviru za trgovanje proizvodima<sup>(6)</sup>, naročito u vezi sa modulima za različite faze postupaka ocjenjivanja usaglašenosti. Direktivom 2007/46/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta<sup>(7)</sup> već je utvrđen okvir za homologaciju motornih vozila i njihovih djelova ili povezane opreme, a Direktivom 2002/24/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta<sup>(8)</sup> i Direktivom 2003/37/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta<sup>(9)</sup> propisuju se pravila za homologaciju motornih vozila na dva ili tri točka i poljoprivrednih ili šumarskih traktora i njihovih djelova ili srodne opreme. Stoga bi propisivanje ocjenjivanja usaglašenosti opreme i aplikacija obuhvaćenih tim direktivama

značilo dupliranje posla. Istovremeno, iako se te direktive primjenjuju na ITS opremu ugrađenu u vozila, one se ne primjenjuju na spoljašnju ITS opremu i računarski programputne infrastrukture. U takvim slučajevima bi se u specifikacijama mogli propisati postupci za ocjenjivanje usaglašenosti. Takvi postupci treba da budu ograničeni na ono što bi bilo neophodno u svakom pojedinačnom slučaju.

- (16) Za aplikacije i usluge ITS-a za koje su potrebne tačne i zagarantovane usluge proračuna vremena i pozicioniranja treba koristiti satelitsku infrastrukturu ili drugu tehnologiju koja pruža jednak nivo preciznosti, poput onih propisanih u Regulativi Savjeta (EZ) br. 1/2005 od 22. decembra 2004. godine o zaštiti životinja tokom prevoza i s prevozom povezanih postupaka <sup>(10)</sup> i Regulativi (EZ) br. 683/2008 Evropskog parlamenta i Savjeta od 9. jula 2008. godine o daljoj primjeni evropskih satelitskih navigacionih programa (EGNOS i Galileo) <sup>(11)</sup>.
- (17) Za realizaciju aplikacija ITS-a treba koristiti inovativne tehnologije kao što su uređaji za radio-frekvencijsku identifikaciju (RFID) ili EGNOS/Galileo, naročito za praćenje i lociranje tereta na njegovom putu i u okviru različitih vrsta saobraćaja.
- (18) Glavne zainteresovane strane, poput pružalaca usluga ITS-a, udruženja korisnika ITS-a, operatora saobraćaja i objekata, predstavnika prerađivačke industrije, socijalnih partnera, strukovnih udruženja i lokalnih vlasti, treba da imaju mogućnost da savjetuju Komisiju o komercijalnim i tehničkim aspektima uvođenja ITS-a unutar Unije. U tu svrhu, Komisija treba da osnuje savjetodavnu grupu za ITS, osiguravajući tijesnu saradnju sa zainteresovanim stranama i državama članicama. Rad te savjetodavne grupe treba da se odvija na transparentan način, a rezultate treba staviti na raspolaganje Odboru osnovanom ovom direktivom.
- (19) Potrebno je osigurati jednoobrazne uslove sprovođenja za potrebe donošenja smjernica i neobavezujućih mjera kako bi se olakšala saradnja država članica u pogledu prioriternih oblasti vezanih za ITS kao i u pogledu smjernica za izvještavanje od strane država članica i u pogledu radnog programa.
- (20) U skladu sa članom 291 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije (UFEU), pravila i opšta načela u vezi sa mehanizmima kojima države članice kontrolišu način na koji Komisija izvršava ovlašćenja za sprovođenje propisuju se unaprijed, regulativom donesenom u skladu sa redovnim zakonodavnim postupkom. Do donošenja te nove regulative, nastavlja se primjena Odluke Savjeta 1999/468/EZ od 28. juna 1999. godine o postupcima za vršenje ovlašćenja za sprovođenje prenetih na Komisiju <sup>(12)</sup>, uz izuzetak regulatornog postupka sa detaljnom kontrolom, koji nije mjerodavan.
- (21) Komisiju treba ovlastiti da donosi povjerena akta u skladu sa članom 290 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije, koji se odnose na donošenje specifikacija. Naročito je važno da Komisija sprovede odgovarajuće konsultacije tokom svog pripremnog rada, uključujući one na ekspertskom nivou.
- (22) Kako bi garantovala koordinisan pristup, Komisija treba da osigura koherentnost aktivnosti Odbora osnovanog ovom direktivom i Odbora osnovanog Direktivom 2004/52/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 29. aprila 2004. godine o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine u Zajednici <sup>(13)</sup>, Odbora osnovanog Regulativom Savjeta (EEZ) br. 3821/85 od 20. decembra 1985. godine o uređajima za snimanje u drumskom saobraćaju <sup>(14)</sup>, Odbora osnovanog Direktivom 2007/46/EZ i Odbora osnovanog Direktivom 2007/2/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 14. marta 2007. godine o uspostavljanju Infrastrukture za prostorne informacije u Evropskoj zajednici (INSPIRE) <sup>(15)</sup>.
- (23) Budući da države članice i/ili privatni sektor ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti cilj ove direktive, a to je osigurati koordinisano i koherentno uvođenje interoperabilnih inteligentnih

transportnih sistema unutar cijele Unije, te se on stoga, zbog svog obima i efekata, može bolje ostvariti na nivou Unije, Unija može donijeti mjere, u skladu sa načelom supsidijarnosti iz člana 5 Ugovora o Evropskoj uniji. U skladu sa načelom proporcionalnosti, kako je određeno u tom članu, ova direktiva ne ide dalje od onog što je neophodno za postizanje tog cilja.

(24) U skladu sa tačkom 34 Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva, države članice se podstiču da sačine, za sebe i u interesu Unije, sopstvene tabele, koje će, u mjeri mogućeg, ilustrovati korelaciju između ove direktive i mjera transpozicije, i da te tabele objave,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

### *Član 1*

#### **Predmet i područje primjene**

1. Ovom direktivom utvrđuje se okvir kao podrška koordinisanom i koherentnom uvođenju i upotrebi inteligentnih transportnih sistema (ITS) unutar Unije, naročito prekogranično između država članica, i propisuju se opšti uslovi neophodni za tu svrhu.
2. Ovom direktivom propisuje se i izrada specifikacija za djelovanja u prioritnim oblastima iz člana 2, kao i izrada potrebnih standarda, gdje je to moguće.
3. Ova direktiva se primjenjuje na aplikacije i usluge ITS-a u oblasti drumskog saobraćaja i na njihove interfejsne sa drugim vrstama saobraćaja, ne dovodeći u pitanje stvari koje se tiču nacionalne bezbjednosti ili koje su potrebne u interesu odbrane.

### *Član 2*

#### **Prioritetne oblasti**

1. U smislu ove direktive, sljedeće oblasti predstavljaju prioritetne oblasti za razvoj i upotrebu specifikacija i standarda:
  - I Optimalna upotreba podataka o putevima, saobraćaju i putovanju,
  - II Kontinuitet usluga ITS-a vezanih za upravljanje saobraćajem i teretom,
  - III Aplikacije ITS-a vezane za drumsku bezbjednost i sigurnost,
  - IV Povezivanje vozila sa saobraćajnom infrastrukturom.
2. Područje primjene prioritnih oblasti precizirano je u Aneksu I.

### *Član 3*

#### **Prioritetna djelovanja**

Unutar prioritnih oblasti, sljedeća djelovanja predstavljaju prioritetna djelovanja za razvoj i upotrebu specifikacija i standarda iz Aneksa I:

pružanje usluga informisanja o multimodalnom putovanju u cijeloj Evropskoj uniji;

(b) pružanje usluga informisanja o saobraćaju u realnom vremenu u cijeloj Evropskoj uniji;

(c) podaci i postupci za pružanje korisnicima besplatno, gdje je to moguće, minimuma univerzalnih informacija o saobraćaju vezanih za bezbjednost na putu;

- (d) usklađeno propisivanje interoperabilnog sistema hitnih elektronskih poziva (*eCall*) u cijeloj Evropskoj uniji;
- (e) pružanje usluga informisanja o bezbjednim i sigurnim parkiralištima za kamione i komercijalna vozila;
- (f) pružanje usluga rezervisanja bezbjednih i sigurnih parkirališta za kamione i komercijalna vozila.

#### Član 4

##### Značenje izraza

Za potrebe ove Direktive, primjenjuju se sljedeća značenja izraza:

- (1) „Inteligentni transportni sistemi” ili „ITS” znači sistemi u kojima se informacione i komunikacione tehnologije primjenjuju u oblasti drumskog saobraćaja, uključujući infrastrukturu, vozila i korisnike, te u upravljanju saobraćajem i upravljanju mobilnošću, kao i za povezivanje sa drugim vrstama saobraćaja;
- (2) „interoperabilnost” znači sposobnost sistema i poslovnih procesa na kojima su ti sistemi zasnovani da razmjenjuju podatke, informacije i znanje;
- (3) „aplikacija ITS-a” znači operativni instrument za primjenu ITS-a;
- (4) „usluga ITS-a” znači pružanje neke aplikacije ITS-a putem dobro definisanog organizacionog i operativnog okvira s ciljem doprinošenja bezbjednosti korisnika, efikasnosti, udobnosti i/ili za olakšavanje operacija prevoza i putovanja ili za podršku tokom njihovog trajanja;
- (5) „pružalac usluga ITS-a” znači svaki pružalac neke usluge ITS-a, bilo javni ili privatni;
- (6) „korisnik ITS-a” znači svi korisnici aplikacija ili usluga ITS-a, uključujući putnike, ranjive korisnike puteva, korisnike i operatore infrastrukture drumskog saobraćaja, šefove voznih parkova i operatore hitnih službi;
- (7) „ranjivi korisnici puteva” znači nemotorizovani korisnici puteva, kao što su pješaci i biciklisti, kao i motociklisti i lica sa invaliditetom ili lica smanjene pokretljivosti i sposobnosti orijentacije;
- (8) „nomadski uređaj” znači prenosni komunikacioni ili informacioni uređaj koji se može unijeti u vozilo kao podrška pri vožnji i/ili tokom operacija prevoza;
- (9) „platforma” znači jedinica u vozilu ili izvan vozila koja omogućava uvođenje, pružanje, korišćenje i integraciju aplikacija i usluga ITS-a;
- (10) „arhitektura” znači idejni projekat kojim se definiše struktura i ponašanje datog sistema i njegova integracija uokruženju;
- (11) „interfejs” znači objekat između sistema koji obezbjeđuje sredstva posredstvom kojih se ti sistemi mogu povezati i ostvariti interakciju;
- (12) „kompatibilnost” znači opšta sposobnost uređaja ili sistema da radi sa drugim uređajem ili sistemom bez prethodnih izmjena;
- (13) „kontinuitet usluga” znači sposobnost da se osigura neprekinuta usluga na saobraćajnim mrežama u cijeloj Uniji;
- (14) „podaci o putevima” znači podaci o karakteristikama putne infrastrukture, uključujući statične saobraćajne znakove ili njihova propisana bezbjednosna svojstva;
- (15) „podaci o saobraćaju” znači istorijski podaci i podaci u realnom vremenu o karakteristikama saobraćaja na putu;

- (16) „podaci o putovanju” znači osnovni podaci poput reda vožnje i cijena javnog prevoza, koji su potrebni za pružanje informacija o multimodalnom putovanju (putovanju sa više različitih saobraćajnih sredstava) prije i tokom puta, kako bi se olakšalo planiranje, rezervisanje i prilagođavanje putovanja;
- (17) „specifikacija” znači obavezujuća mjera kojom se utvrđuju odredbe koje sadrže zahtjeve, postupke ili druga relevantna pravila;
- (18) „standard” znači standard iz člana 1 stav 6 Direktive 98/34/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 22. juna 1998. godine o utvrđivanju postupka pružanja informacija u oblasti tehničkih standarda i propisa <sup>(16)</sup>.

#### Član 5

##### Uvođenje ITS-a

1. Države članice preduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se specifikacije koje je Komisija donijela u skladu sa članom 6 primjenjuju na aplikacije i usluge ITS-a, prilikom njihovog uvođenja, u skladu sa načelima iz Aneksa II. To ne dovodi u pitanje pravo svake države članice da sama odluči o uvođenju takvih aplikacija i usluga na svojoj teritoriji. To pravo ne dovodi u pitanje bilo koji zakonodavni akt donesen na osnovu člana 6 stav 2 podstav 2.
2. Države članice takođe se trude da sarađuju u vezi sa prioritetnim oblastima, ukoliko nijesu donesene specifikacije.

#### Član 6

##### Specifikacije

1. Komisija najprije donosi specifikacije potrebne da se osigura kompatibilnost, interoperabilnost i kontinuitet za uvođenje i operativnu upotrebu ITS-a za prioritetna djelovanja.
2. Komisija ima za cilj da donese specifikacije za jedno ili više prioritetnih djelovanja do 27. februara 2013. godine.  
Najkasnije 12 mjeseci nakon donošenja potrebnih specifikacija za neko prioritetno djelovanje, Komisija, po potrebi, nakon što je sprovedla analizu uticaja, uključujući analizu troškova i koristi, predstavlja predlog za uvođenje tog prioritetnog djelovanja Evropskom parlamentu i Savjetu, u skladu sa članom 294 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije.
3. Nakon što su donesene potrebne specifikacije za ta prioritetna djelovanja, Komisija donosi specifikacije kojima se osiguravaju kompatibilnost, interoperabilnost i kontinuitet za uvođenje i operativnu upotrebu ITS-a za druga djelovanja u prioritetnim oblastima.
4. U slučaju da je to relevantno, i zavisno od oblasti na koju se specifikacija odnosi, ta specifikacija uključuje jednu ili više dolje navedenih vrsta odredbi:

funkcionalne odredbe koje opisuju uloge različitih zainteresovanih strana i protok informacija među njima;

- (b) tehničke odredbe koje propisuju tehnička sredstva za ispunjenje funkcionalnih odredbi;
- (c) organizacione odredbe koje opisuju proceduralne obaveze različitih zainteresovanih strana;
- (d) uslužne odredbe koje opisuju različite nivoe usluga i njihov sadržaj za aplikacije i usluge ITS-a.

5. Ne dovodeći u pitanje postupke iz Direktive 98/34/EZ, u specifikacijama se, u slučaju da je to moguće, propisuju uslovi pod kojima države članice, nakon što o tome obavijeste Komisiju, mogu uspostaviti dodatna pravila za pružanje usluga ITS-a na cijeloj svojoj teritoriji ili na njenom dijelu, pod uslovom da ta pravila ne onemogućavaju interoperabilnost.

6. Specifikacije se, ukoliko je to moguće, zasnivaju na bilo kojem od standarda iz člana 8.

U specifikacijama se, po potrebi, propisuje ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa Odlukom br. 768/2008/EZ.

Specifikacije su u saglasnosti sa načelima iz Aneksa II.

7. Komisija sproviđi analizu uticaja, uključujući analizu troškova i koristi, prije donošenja specifikacija.

#### *Član 7*

##### **Povjereni akti**

1. Komisija može donijeti povjerene akte, u pogledu specifikacija, u skladu sa članom 290 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije. Pri donošenju takvih povjerenih akata, Komisija djeluje u skladu sa relevantnim odredbama ove direktive, naročito članom 6 i Aneksom II.

2. Za svako od prioriternih djelovanja donosi se poseban povjereni akt.

3. Na povjerene akte iz ovog člana primjenjuje se postupak utvrđen u čl. 12, 13 i 14.

#### *Član 8*

##### **Standardi**

1. Standardi potrebni za propisivanje interoperabilnosti, kompatibilnosti i kontinuiteta za uvođenje i operativnu upotrebu ITS-a izrađuju se u prioriternim oblastima i za prioriterna djelovanja. U tom smislu, Komisija, nakon savjetovanja sa Odborom iz člana 15, u skladu sa postupkom utvrđenim u Direktivi 98/34/EZ, zahtijeva od relevantnih tijela nadležnih za standardizaciju da ulože sav potreban napor kako bi se ti standardi brzo usvojili.

2. Prilikom davanja mandata tijelima za standardizaciju, poštuju se načela utvrđena u Aneksu II, kao i sve funkcionalne odredbe uvrštene u specifikaciju donesenu u skladu sa članom 6.

#### *Član 9*

##### **Neobavezujuće mjere**

Komisija može donijeti smjernice i druge neobavezujuće mjere kako bi olakšala saradnju država članica u pogledu prioriternih oblasti, u skladu sa savjetodavnim postupkom iz člana 15 stav 2.

#### *Član 10*

##### **Pravila o privatnosti, sigurnosti i ponovnoj upotrebi informacija**

1. Države članice osiguravaju da se obrada podataka o ličnosti u kontekstu funkcionisanja aplikacija i usluga ITS-a obavlja u skladu sa pravilima Unije kojima se štite osnovna prava i slobode pojedinaca, naročito sa Direktivom 95/46/EZ i Direktivom 2002/58/EZ.

2. Naročito, države članice osiguravaju zaštitu ličnih podataka od zloupotrebe, uključujući nezakonit pristup takvim podacima, njihovu izmjenu ili gubitak.



3. Ne dovodeći u pitanje stav 1, u cilju osiguranja privatnosti, podstiče se upotreba anonimnih podataka za izvođenje aplikacija i usluga ITS-a, gdje je tomoguće.

Ne dovodeći u pitanje Direktivu 95/46/EZ, lični podaci se obrađuju samo u onoj mjeri u kojoj je takva obrada neophodna za učinak aplikacija i usluga ITS-a.

4. U pogledu primjene Direktive 95/46/EZ, a naročito ukoliko se radi o posebnim kategorijama ličnih podataka, države članice takođe osiguravaju poštovanje odredbi o davanju saglasnosti za obradu takvih ličnih podataka.

5. Primjenjuje se Direktiva 2003/98/EZ.

#### *Član 11*

##### **Pravila o odgovornosti**

Države članice osiguravaju da se pitanja vezana za odgovornost u pogledu uvođenja i upotrebe aplikacija i usluga ITS-a navedenih u specifikacijama koje su donesene u skladu sa članom 6 rješavaju u skladu sa pravom Unije, uključujući naročito Direktivu Savjeta 85/374/EEZ od 25. jula 1985. godine o približavanju zakona i drugih propisa država članica u vezi odgovornosti za proizvode sa nedostatkom <sup>(17)</sup> kao i relevantnim nacionalnim zakonodavstvom.

#### *Član 12*

##### **Izvršavanje povjeravanja**

1. Ovlašćenje za donošenje povjerenih akata iz člana 7 prenosi se na Komisiju na period od sedam godina počev od 27. avgusta 2010. godine. Komisija sastavlja izvještaj o povjerenim ovlašćenjima najkasnije šest mjeseci prije isteka petogodišnjeg perioda koji se računa od 27. avgusta 2010. godine.

2. Čim donese povjereni akt, Komisija o tome istovremeno obavještava Evropski parlament i Savjet.

3. Ovlašćenje za donošenje povjerenih akata prenosi se na Komisiju uz primjenu uslova propisanih u čl. 13 i 14.

#### *Član 13*

##### **Opoziv povjeravanja**

1. Poveravanje nadležnosti iz člana 7 mogu da opozovu Evropski parlament ili Savjet.

2. Institucija koja je pokrenula interni postupak odlučivanja o eventualnom opozivu povjeravanja nadležnosti nastoji da obavijestiti drugu instituciju i Komisiju u razumnom roku prije donošenja konačne odluke, navodeći povjerena ovlašćenja koja bi mogla da podliježu opozivu i moguće razloge za opoziv.

3. Odlukom o opozivu prestaje povjerenost ovlašćenja navedenih u toj odluci. Ona stupa na snagu odmah ili na neki kasniji datum preciziran u odluci. Odluka ne utiče na valjanost povjerenih akata koji su već na snazi. Odluka se objavljuje u Službenom listu Evropske unije.

#### *Član 14*

##### **Prigovori na povjerene akte**

1. Evropski parlament ili Savjet mogu uložiti prigovor na neki povjereni akt u roku od dva mjeseca od datuma obavještenja.

Taj rok se produžava za dva mjeseca na inicijativu Evropskog parlamenta ili Savjeta.

2. Ako, u trenutku isteka tog roka, ni Evropski parlament ni Savjet nijesu uložili prigovor na povjereni akt, on se objavljuje u *Službenom listu Evropske unije* i stupa na snagu na datum koji je tamo naveden.

Povjereni akt može se objaviti u *Službenom listu Evropske unije* i stupiti na snagu prije isteka tog roka ukoliko su i Evropski parlament i Savjet obavijestili Komisiju o tome da nemaju namjeru da ulože prigovore.

3. Ukoliko Evropski parlament ili Savjet uloži prigovor na povjereni akt, taj akt ne stupa na snagu. Institucija koja ulaže prigovor navodi razloge za prigovor na povjereni akt.

#### Član 15

##### Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Evropski odbor za ITS (EIC).

2. U slučaju pozivanja na ovaj stav, primjenjuju se čl. 3 i 7 Odluke 1999/468/EZ, imajući u vidu odredbe člana 8 te odluke.

#### Član 16

##### Evropska savjetodavna grupa za ITS

Komisija osniva Evropsku savjetodavnu grupu za ITS da savjetuje Komisiju o poslovnim i tehničkim aspektima uvođenja i upotrebe ITS-a u Uniji. Grupa se sastoji od visokih predstavnika relevantnih pružalaca usluga ITS-a, udruženja korisnika, operatora prevoza i objekata, prerađivačke industrije, socijalnih partnera, strukovnih udruženja, lokalnih vlasti i drugih relevantnih foruma.

#### Član 17

##### Izveštavanje

1. Države članice Komisiji podnose izvještaj do 27. avgusta 2011. godine o svojim nacionalnim aktivnostima i projektima u vezi sa prioritetnim oblastima.

2. Države članice do 27. avgusta 2012. godine dostavljaju Komisiji informacije o nacionalnim djelovanjima u vezi sa ITS koja su predviđena za predstojeći petogodišnji period.

Smjernice za izveštavanje od strane država članica donose se u skladu sa savjetodavnim postupkom iz člana 15 stav 2.

3. Nakon početnog izvještaja, države članice svake tri godine podnose izvještaj o napretku u sprovođenju djelovanja iz stava 1.

4. Komisija svake tri godine podnosi izvještaj Evropskom parlamentu i Savjetu o napretku u sprovođenju ove direktive. Uz izvještaj se prilaže i analiza funkcionisanja i sprovođenja čl. 5 do 11 i člana 16, uključujući upotrijebljena i potrebna finansijska sredstva, a u izvještaju se, ukoliko je to moguće, ocjenjuje potreba za izmjenom i dopunom ove direktive.

5. U skladu sa savjetodavnim postupkom iz člana 15 stav 2, Komisija do 27. februara 2011. godine donosi radni program. U tom radnom programu navode se ciljevi i datumi njegovog sprovođenja za svaku godinu i, po potrebi, predlozi neophodnih prilagođavanja.

#### Član 18

##### Transpozicija

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje sa ovom direktivom do 27. februara 2012. godine.

Kada države članice donesu te odredbe, one sadrže upućivanje na ovu direktivu ili se uz njih takvo upućivanje prilaže prilikom njihove službene objave. Načine takvog upućivanja i njegovu formulaciju propisuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredbi nacionalnog prava koje te države članice donesu na polju koje pokriva ova direktiva.

#### Član 19

##### Stupanje na snagu

Ova direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana njene objave u *Službenom listu Evropske unije*.

#### Član 20

##### Adresati

Ova direktiva je upućena državama članicama.

Sačinjeno u Strazburu, 7. jula 2010. godine.

Za *Evropski parlament*

*Predsjednik*

J. BUZEK

Za *Savjet*

*Predsjednik*

O. CHASTEL

---

(<sup>1</sup>) Sl. list C 277, 17.11.2009, str. 85.

(<sup>2</sup>) Stav Evropskog parlamenta od 23. aprila 2009. godine (još neobjavljen u Službenom listu), stav Savjeta od 10. maja 2010. godine (još neobjavljen u Službenom listu), stav Evropskog parlamenta od 6. jula 2010. godine (još neobjavljen u Službenom listu).

(<sup>3</sup>) Sl. list L 281, 23.11.1995, str. 31.

(<sup>4</sup>) Sl. list L 201, 31.7.2002, str. 37.

(<sup>5</sup>) Sl. list L 345, 31.12.2003, str. 90.

(<sup>6</sup>) Sl. list L 218, 13.8.2008, str. 82.

(<sup>7</sup>) Sl. list L 263, 9.10.2007, str. 1.

(<sup>8</sup>) Sl. list L 124, 9.5.2002, str. 1.

(<sup>9</sup>) Sl. list L 171, 9.7.2003, str. 1.

(10) Sl. list L 3, 5.1.2005, str. 1.

(11) Sl. list L 196, 24.7.2008, str. 1.

(12) Sl. list L 184, 17.7.1999, str. 23.

(13) Sl. list L 166, 30.4.2004, str. 124.

(14) Sl. list L 370, 31.12.1985, str. 8.

(15) Sl. list L 108, 25.4.2007, str. 1.

(16) Sl. list L 204, 21.7.1998, str. 37.

(17) Sl. list L 210, 7.8.1985, str. 29.

## ANEKS I

### PRIORETNE OBLASTI I DJELOVANJA

(kako su navedeni u čl. 2 i 3)

- **Prioritetna oblast I: Optimalna upotreba podataka o putevima, saobraćaju i putovanju**

Specifikacije i standardi za optimalnu upotrebu podataka o putevima, saobraćaju i putovanju uključuju sljedeće:

**1. Specifikacije za prioritetno djelovanje (a)**

Definisanje zahtjeva potrebnih kako bi se korisnicima ITS-a osigurala tačnost i prekogranična raspoloživost usluga pružanja informacija o multimodalnom putovanju na teritoriji cijele Evropske unije, na osnovu:

- raspoloživosti i dostupnosti, pružaocima usluga ITS-a, postojećih i tačnih podataka o putevima i podataka o saobraćaju u realnom vremenu koji se koriste za informacije o multimodalnim putovanjima, ne dovodeći u pitanje ograničenja u vezi upravljanja bezbjednošću i saobraćajem,
- olakšavanja prekogranične elektronske razmjene podataka između relevantnih javnih organa i zainteresovanih strana i relevantnih pružalaca usluga ITS-a,
- blagovremenog ažuriranja raspoloživih podataka o putevima i saobraćaju koji se koriste za informacije o multimodalnom putovanju, koje vrše relevantni javni organi i zainteresovane strane,
- blagovremenog ažuriranja informacija o multimodalnom putovanju, koje vrše pružaoci usluga ITS-a.

## **2. Specifikacije za prioritetno djelovanje (b)**

Definisanje zahtjeva potrebnih kako bi se korisnicima ITS-a osigurala tačnost i prekogranična raspoloživost usluga pružanja informacija o saobraćaju u realnom vremenu na teritoriji cijele Evropske unije, na osnovu:

- raspoloživosti i dostupnosti, pružaocima usluga ITS-a, postojećih i tačnih podataka o putevima i podataka o saobraćaju u realnom vremenu koji se koriste za informacije o saobraćaju u realnom vremenu, ne dovodeći u pitanje ograničenja u vezi upravljanja bezbjednošću i saobraćajem,
- olakšavanja prekogranične elektronske razmjene podataka između relevantnih javnih organa i zainteresovanih strana i relevantnih pružalaca usluga ITS-a,
- blagovremenog ažuriranja raspoloživih podataka o putevima i saobraćaju koji se koriste za informacije o saobraćaju u realnom vremenu, koje vrše relevantni javni organi i zainteresovane strane,
- blagovremenog ažuriranja informacija o saobraćaju u realnom vremenu, koje vrše pružaoci usluga ITS-a.

## **3. Specifikacije za prioritetna djelovanja (a) i (b)**

Definisanje zahtjeva potrebnih za prikupljanje podataka o putevima i saobraćaju od strane relevantnih državnih organa i/ili, gdje je to relevantno, od strane privatnog sektora (npr. planovi saobraćajnog prometa, saobraćajni propisi i preporučeni pravci, naročito za teška teretna vozila) i za dostavljanje tih podataka pružaocima usluga ITS-a, na osnovu:

- raspoloživosti, pružaocima usluga ITS-a, postojećih podataka o putevima i saobraćaju (npr. planovi saobraćajnog prometa, saobraćajni propisi i preporučeni pravci) prikupljenih od strane relevantnih državnih organa i/ili privatnog sektora,
- olakšavanja elektronske razmjene podataka između relevantnih javnih organa i pružalaca usluga ITS-a,
- blagovremenog ažuriranja podataka o putevima i saobraćaju (npr. planovi saobraćajnog prometa, saobraćajni propisi i preporučeni pravci) od strane državnih organa i/ili, gdje je to relevantno, privatnog sektora,
- blagovremenog ažuriranja usluga i aplikacija ITS-a od strane pružalaca usluga ITS-a, uz upotrebu tih podataka o putevima i saobraćaju.

3Definisanje zahtjeva potrebnih kako bi podaci o putevima, saobraćaju i uslugama prevoza koji se koriste za digitalne mape bili tačni i, gdje je to moguće, raspoloživi proizvođačima digitalnih mapa i pružaocima usluga, na osnovu:

- raspoloživosti, proizvođačima digitalnih karata i pružaocima usluga, postojećih podataka o putevima i saobraćaju koji se koriste za digitalne mape,
- olakšavanja elektronske razmjene podataka između relevantnih javnih organa i zainteresovanih strana i privatnih proizvođača digitalnih mapa i pružalaca usluga,
- blagovremenog ažuriranja podataka o putevima i saobraćaju koji se koriste za digitalne mape, koje vrše relevantni javni organi i zainteresovane strane,
- blagovremenog ažuriranja digitalnih mapa od strane proizvođača digitalnih mapa i pružalaca usluga.

#### 4. Specifikacije za prioritetno djelovanje (c)

Definisanje minimalnih zahtjeva za „univerzalne informacije o saobraćaju“ vezane za bezbjednost na putu, a koje se pružaju, gdje je to moguće, besplatno svim korisnicima, kao i definisanje njihovog minimalnog sadržaja, na osnovu:

- identifikacije i upotrebe standardizovane liste saobraćajnih događaja vezanih za bezbjednost („univerzalne saobraćajne poruke“) o kojima treba besplatno obavijestiti korisnike ITS-a,
- kompatibilnosti i integracije „univerzalnih saobraćajnih poruka“ u usluge ITS-a za informisanje o saobraćaju u realnom vremenu i multimodalnom putovanju.

#### - Prioritetna oblast II: Kontinuitet usluga ITS-a vezanih za upravljanje saobraćajem i teretom

Specifikacije i standardi za kontinuitet i interoperabilnost usluga u oblasti upravljanja saobraćajem i teretom, naročito u okviru transevropske saobraćajne mreže (TEN-T), uključuju sljedeće:

##### 1. Specifikacije za druga djelovanja

1.1. Definisanje mjera potrebnih za razvoj okvirne arhitekture ITS-a za Evropsku uniju, koje se tiču konkretno interoperabilnosti, kontinuiteta usluga i aspekata multimodalnosti vezanih za ITS, uključujući, na primjer, interoperabilno izdavanje karata za multimodalni prevoz, unutar koje države članice i njihovi nadležni organi, u saradnji sa privatnim sektorom, mogu razvijati sopstvenu arhitekturu ITS-a za mobilnost na nacionalnom, regionalnom ili lokalnom nivou.

1Definisanje minimalnih zahtjeva potrebnih za kontinuitet usluga ITS-a, naročito prekograničnih usluga, za potrebe upravljanja prevozom putnika različitim vrstama saobraćaja, na osnovu:

- 2— olakšavanja prekogranične elektronske razmjene podataka i informacija o saobraćaju i, gdje je to moguće, između regiona ili između gradskih i međugradskih područja, između odgovarajućih centara za informisanje o saobraćaju/kontrolu saobraćaja i različitih zainteresovanih strana,
- upotrebe standardizovanih kanala protoka informacija ili saobraćajnih interfejsa između relevantnih centara za informisanje o saobraćaju/kontroli saobraćaja i različitih zainteresovanih strana

1Definisanje minimalnih zahtjeva potrebnih za kontinuitet usluga ITS-a, za potrebe upravljanja teretom duž transportnih koridora i između različitih vrsta saobraćaja, na osnovu:

- 3 —olakšavanja prekogranične elektronske razmjene podataka i informacija o saobraćaju i, gdje je to moguće, između regiona ili između gradskih i međugradskih područja, između odgovarajućih centara za informisanje o saobraćaju/kontrolu saobraćaja i različitih zainteresovanih strana,
- upotrebe standardizovanih kanala protoka informacija ili saobraćajnih interfejsa između relevantnih centara za informisanje o saobraćaju/kontroli saobraćaja i različitih zainteresovanih strana.

1Definisanje mjera potrebnih za realizaciju aplikacija ITS-a (naročito praćenja i lociranja tereta na njegovom putu i u različitim vrstama saobraćaja) za logistiku prevoza tereta (*eFreight*), na osnovu:

- raspoloživosti odgovarajućih ITS tehnologija izrađivačima ITS aplikacija i njihovog korišćenja takvih tehnologija,
- integracije rezultata pozicioniranja u alate i centre za upravljanje saobraćajem.

1Definisanje interfejsa potrebnih za osiguranje interoperabilnosti i kompatibilnosti između gradske arhitekture ITS-a i Evropske arhitekture ITS-a, na osnovu:

- 5 —raspoloživosti, gradskim centrima za kontrolu i pružiocima usluga, podataka o javnom prevozu, planiranju putovanja, saobraćajnoj tražnji, podataka o saobraćaju i podataka o parkingu,
- olakšavanja elektronske razmjene podataka između različitih gradskih centara za kontrolu i pružalaca usluga kod javnog ili privatnog prevoza i u svim mogućim vrstama saobraćaja,
- integracije svih relevantnih podataka i informacija u jedinstvenu arhitekturu.

#### - **Prioritetna oblast III: Aplikacije ITS-a vezane za drumsku bezbjednost i sigurnost**

Specifikacije i standardi za aplikacije ITS-a vezane za drumsku bezbjednost i sigurnost uključuju sljedeće:

Specifikacije za prioritetno djelovanje (d)

Definisanje mjera potrebnih za usklađeno pružanje interoperabilne usluge hitnog elektronskog poziva (*eCall*) u cijeloj Evropskoj uniji, uključujući:

- raspoloživost potrebnih podataka ITS-a u vozilima, koje je potrebno razmijeniti,
- raspoloživost potrebne opreme u pozivnim centrima za hitne slučajeve koji primaju podatke poslate iz vozila,
- olakšavanje elektronske razmjene podataka između vozila i pozivnih centara za hitne slučajeve.

Specifikacije za prioritetno djelovanje (e)

Definisanje mjera potrebnih za usluge pružanja informacija, zasnovane na ITS, o bezbjednim i sigurnim parkiralištima za kamione i komercijalna vozila, naročito u pratećim objektima i na odmorištima uz puteve, na osnovu:

- raspoloživosti, korisnicima, informacija o parkiranju uz puteve,
- olakšavanja elektronske razmjene podataka između parkirališta uz puteve, centara i vozila.

Specifikacije za prioritetno djelovanje (f)

Definisanje mjera potrebnih za pružanje usluga rezervisanja bezbjednih i sigurnih parkirališta za kamione i komercijalna vozila, zasnovanih na ITS, na osnovu:

- raspoloživosti, korisnicima, informacija o parkiranju uz puteve,

- olakšavanja elektronske razmjene podataka između parkirališta pored puta, centara i vozila,
- integracije relevantnih tehnologija ITS-a i u vozila i u parkirališne objekte pored puta kako bi se ažurirale informacije o raspoloživom parkingu za potrebe rezervacije.

#### Specifikacije za druga djelovanja

- 4.1. Definisanje mjera potrebnih za podršku bezbjednosti korisnika puteva u vezi sa interfejsom čovjek-mašina koji se nalazi u vozilu i upotrebom nomadskih uređaja kao podrške pri vožnji i/ili u operacijama prevoza, kao i sigurnosti komunikacija u vozilu.
- 4.2. Definisanje mjera potrebnih za unapređivanje bezbjednosti i udobnosti ranjivih korisnika puteva kod svih relevantnih aplikacija ITS-a.
- 4.3. Definisanje mjera potrebnih da se napredni informacioni sistemi za podršku vozaču integrišu u vozila i putnu infrastrukturu, a koji su izvan područja primjene Direktiva 2007/46/EZ, 2002/24/EZ i 2003/37/EZ.

### — Prioritetna oblast IV: Povezivanje vozila sa saobraćajnom infrastrukturom

Specifikacije i standardi za povezivanje vozila sa saobraćajnom infrastrukturom uključuju sljedeće:

#### Specifikacije za druga djelovanja

1. Definisanje mjera potrebnih za integrisanje različitih aplikacija ITS-a na otvorenu platformu u samom vozilu, na osnovu:
  - identifikacije funkcionalnih zahtjeva postojećih ili planiranih aplikacija ITS-a,
  - definicije arhitekture otvorenog sistema koja definiše funkcionalnost i interfejse potrebne za interoperabilnost/međusobnu povezanost sa infrastrukturnim sistemima i objektima,
  - integracije budućih novih ili ažuriranih aplikacija ITS-a na otvorenu platformu u samom vozilu na način „priključiti i koristiti“,
  - upotrebe procesa standardizacije za donošenje te arhitekture, i specifikacija za otvorenu platformu u samom vozilu.

Definisanje mjera potrebnih za dalji napredak u razvijanju i primjeni kooperativnih sistema (vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura, infrastruktura-infrastruktura), na osnovu:

- olakšavanja razmjene podataka ili informacija između vozila, infrastruktura, i između vozila i infrastrukture,
- raspoloživosti relevantnih podataka ili informacija koje se dostavljaju odgovarajućim stranama - vozilu ili putnoj infrastrukturi,
- upotrebe standardizovanog formata poruka za razmjenu podataka ili informacija između vozila i infrastrukture,
- definicije komunikacione infrastrukture za razmjenu podataka ili informacija između vozila, infrastruktura, i između vozila i infrastrukture,
- upotrebe procesa standardizacije kako bi se usvojile odgovarajuće arhitekture.



## 1. ANEKS II

### NAČELA ZA SPECIFIKACIJE I UVOĐENJE ITS-A

(kako su navedeni u čl. 5, 6 i 8)

Donošenje specifikacija, davanje mandata za standarde, te izbor i uvođenje aplikacija i usluga ITS-a zasnivaju se na procjeni potreba, uz uključenost svih relevantnih zainteresovanih strana i u skladu su sa sljedećim načelima. Te mjere moraju:

- (a) biti djelotvorne – dati opipljiv doprinos rješavanju ključnih izazova koji utiču na drumski saobraćaj u Evropi (npr. smanjenje zagušenja, smanjenje emisija, poboljšanje energetske efikasnosti, dostizanje viših nivoa bezbjednosti i sigurnosti, uključujući i kod ranjivih korisnika puteva);
- (b) biti ekonomične – optimizovati odnos troškova i rezultata pri ispunjavanju ciljeva;
- (c) biti srazmjerne – predvidjeti, gdje je to moguće, različite nivoe kvaliteta i uvođenja usluga koje je moguće postići, uzimajući u obzir lokalne, regionalne, nacionalne i evropske specifičnosti;
- (d) podržavati kontinuitet usluga – osigurati neprekinute usluge u cijeloj Uniji, naročito na transevropskoj mreži, i, po mogućnosti, na njenim spoljnim granicama, prilikom uvođenja usluga ITS-a. Kontinuitet usluga treba osigurati na nivou prilagođenom karakteristikama saobraćajnih mreža koje povezuju zemlje sa zemljama i, kada je to moguće, regije sa regijama i gradove sa ruralnim područjima;
- (e) obezbijediti interoperabilnost – osigurati da sistemi i poslovni procesi na kojima su ti sistemi zasnovani imaju kapacitet za razmjenu podataka, informacija i znanja kako bi se osiguralo djelotvorno pružanje usluga ITS-a;
- (f) podržavati kompatibilnost unazad – osigurati, gdje je to moguće, sposobnost sistema ITS-a da rade i sa postojećim sistemima koji imaju istu namjenu, bez ometanja razvoja novih tehnologija;
- (g) poštovati postojeću nacionalnu infrastrukturu i karakteristike mreže – uzeti u obzir razlike u karakteristikama saobraćajnih mreža koje su im same po sebi svojstvene, naročito u veličini obima saobraćaja i u vremenskim uslovima na putu;
- (h) promovisati jednakost pristupa – ne ometati pristup ranjivih korisnika puteva aplikacijama i uslugama ITS-a odnosno ne diskriminisati ih prilikom takvog pristupa;
- (i) podržavati zrelost – nakon odgovarajuće procjene rizika, dokazati pouzdanost inovativnih sistema ITS-a, kroz zadovoljavajući nivo tehničkog razvoja i operativne upotrebe;
- (j) postići kvalitet proračuna vremena i pozicioniranja – upotreba satelitske infrastrukture, ili bilo koje tehnologije koja pruža jednake nivoe preciznosti za potrebe aplikacija i usluga ITS-a za koje su potrebne globalne, kontinuirane, tačne i zagarantovane usluge proračuna vremena i pozicioniranja;
- (k) olakšati intermodalnost – pri uvođenju ITS-a uzeti u obzir koordinisanje različitih vrsta saobraćaja, gdje je to moguće;
- (l) poštovati koherentnost – uzeti u obzir postojeće propise, politike i aktivnosti Unije koji su relevantni u oblasti ITS-a, naročito u oblasti standardizacije.