



Crna Gora
Vlada Crne Gore



CRNA GORA
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	1. 04.	20 26 GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	14-1/26-7	
VEZA:		
EPA:	967 XXVII	
SKRAĆENICA:		PRILOG:

Br: 11-011/26-1172/4

31. mart 2026. godine

SKUPŠTINA CRNE GORE

Gospodin Andrija Mandić, predsjednik

Vlada Crne Gore, na sjednici od 30. marta 2026. godine, utvrdila je **PREDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PREVOZU U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU**, koji Vam u prilogu dostavljamo radi stavljanja u proceduru Skupštine Crne Gore.

Vlada predlaže Skupštini da, u skladu sa članom 151 Poslovnika Skupštine Crne Gore („Službeni list RCG“, br. 51/06 i 66/06 i „Službeni list CG“ br. 88/09, 80/10, 39/11, 25/12, 49/13, 32/14, 42/15, 52/17, 17/18, 47/19, 112/20, 129/20, 65/21, 48/24 i 80/24), ovaj zakon donese po hitnom postupku iz razloga koji su sadržani u Obrazloženju Predloga zakona.

Za predstavnike Vlade, koji će učestvovati u radu Skupštine i njenih radnih tijela prilikom razmatranja Predloga ovog zakona, određeni su FILIP RADULOVIĆ, rukovodilac radom Ministarstva saobraćaja i NIKOLA VELJOVIĆ, vršilac dužnosti generalnog direktora Direktorata za drumski saobraćaj i motorna vozila u Ministarstvu saobraćaja.

PREDSJEDNIK
mr Milojko Spajić, s. r.

ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PREVOZU U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

Član 1

U Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 71/17 i 67/19), u članu 6 stav 1 poslije tačke 25 dodaju se dvije nove tačke koje glase:

„25a) **komercijalni prevoz** je svaki prevoz u drumskom saobraćaju za koji se prima neposredna ili posredna naknada za pružanje prevoza, pri čemu se ostvaruje neposredna ili posredna dobit, ili prihod za vozača, vozilo ili drugo lice i koji je povezan sa profesionalnom djelatnošću;

25b) **nekomercijalni prevoz** je svaki prevoz u drumskom saobraćaju, osim prevoza uz naknadu, za koji se ne prima neposredna ni posredna naknada za pružanje prevoza, pri čemu se ne ostvaruje neposredna ni posredna dobit niti prihod za vozača vozila ili drugo lice i koji nije povezan sa profesionalnom djelatnošću.“

Poslije tačke 43 dodaju se dvije nove tačke koje glase:

„43a) **lice odgovorno za prevoz** je fizičko lice koje je angažovano od strane prevoznika, koje stvarno i kontinuirano upravlja prevoznim aktivnostima tog prevoznika;

43b) **vozilo u zakup** je vozilo koje se, uz naknadu i na određeni period, daje na raspolaganje prevozniku koji obavlja prevoz tereta u drumskom saobraćaju za naknadu ili za sopstvene potrebe, na osnovu ugovora sa licem koje vozilo daje na raspolaganje.“

Član 2

U članu 7 poslije stava 3 dodaju se dva nova stava koja glase:

„U vozilu kojim pravno lice ili preduzetnik vrši javni prevoz putnika ili tereta ili prevoz za sopstvene potrebe, mora se nalaziti važeća potvrda o ispunjenosti posebnih tehničkih i tehničko-eksploatacionih uslova.

U slučaju promjena koje se odnose na tehničko i tehničko-eksploatacione uslove vozila, prevoznik je dužan da pribavi novu potvrdu o ispunjenosti posebnih tehničkih i tehničko-eksploatacionih uslova.“

Član 3

U članu 12 stav 5 riječi: „i polaganje ispita za provjeru znanja stečenog na početnoj, ubrzanoj početnoj i periodičnoj obuci“ brišu se.

Poslije stava 5 dodaje se novi stav koji glasi:

„Polaganje ispita za provjeru znanja stečenog na početnoj, ubrzanoj početnoj i periodičnoj obuci sprovodi Ministratsvo.“

U stavu 7 riječi: „i polaganje ispita za provjeru znanja stečenog na početnoj, ubrzanoj početnoj i periodičnoj obuci“ brišu se.

Poslije stava 7 dodaje se novi stav koji glasi:

„Za polaganja ispita za sticanje sertifikata o početnoj, ubrzanoj početnoj, skraćenoj početnoj i periodičnoj stručnoj osposobljenosti, plaća se naknada.“

U stavu 8 riječi: „stava 7“ zamjenjuju se riječima: „st. 8 i 9“.

U stavu 9 riječi: „stava 7“ zamjenjuju se riječima: „stava 8“.

Poslije stava 9 dodaje se novi stav koji glasi:

„Sredstva od naknada iz stava 9 ovog člana prihod su Ministarstva.“

U stavu 10 riječi: „polaganja ispita iz stava 7 ovog člana“ brišu se.

Poslije stava 10 dodaje se novi stav koji glasi:

„Visinu troškova polaganja ispita iz stava 9 ovog člana utvrđuje Ministarstvo.“

Dosadašnji st. 6, 7, 8, 9, 10 i 11 postaju st. 7, 8, 10, 11, 13 i 15.

Član 4

Poslije člana 12 dodaje se novi član koji glasi:

„Provjera znanja profesionalnog vozača Član 12a

Provjeru znanja kandidata za profesionalnog vozača sprovodi komisija koju obrazuje Ministarstvo.

Članove komisije iz stava 1 ovog člana čine predstavnici Ministarstva, organa uprave nadležnog za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Organ uprave) i Privredne komore.

Bliži sastav komisije i način organizovanja i sprovođenja provjere znanja iz stava 1 ovog člana, propisuje Ministarstvo.“

Član 5

U članu 10 stav 1 riječi: „67 godina“ zamjenjuju se riječima: „70 godina“.

Član 6

U članu 13 poslije stava 3 dodaje se novi stav koji glasi:

„Licencu profesionalnog vozača za prevoz putnika, mogu steći vozači vozila kategorije D i D+E, koji imaju navršenih 21 godinu života, vozačku dozvolu kategorije D i D+E i sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti.“

Stav 5 mijenja se i glasi:

Licencu profesionalnog vozača za prevoz putnika, mogu steći vozači vozila kategorije D i D+E, koji imaju navršenih 23 godine života, vozačku dozvolu kategorije D i D+E i sertifikat o ubrzanoj početnoj stručnoj osposobljenosti.“

U stavu 6 riječi: „st. 4 i 5“ zamjenjuju se riječima: „st. 5 i 6“.

Dosadašnji st. 4 do 13 postaju st. 5 do 14.

Član 7

U članu 14 stavu 1 poslije riječi „obuka“ zarez i riječi: „polaganja ispita“ brišu se.

Član 8

Poslije člana 15 dodaje se novi član koji glasi:

„Potvrda za vozače iz trećih država

Član 15a

Ministarstvo rješenjem prevozniku izdaje i ukida potvrdu za vozača iz člana 5 Regulative (EZ) br. 1072/2009.

Ministarstvo vodi evidenciju izdatih potvrda za vozače u elektronskom obliku.

Prevoznik ne smije povjeriti obavljanje prevoza vozaču iz trećih država kojem nije izdata potvrda iz stava 1 ovog člana.

Potvrda iz stava 1 ovog člana mora da se nalazi u vozilu.“

Član 9

U članu 16 stav 4 riječi: „organ uprave nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Organ uprave)“ zamjenjuju se riječima: „Organ uprave“.

Član 10

Poslije člana 16 dodaju se dva nova člana koji glase:

„Kabotaža u prevozu putnika za prevoznike Evropske unije

Član 16a

Prevoznik iz Evropske unije može, na načelu uzajamnosti, obavljati kabotažu u prevozu putnika na području Crne Gore u skladu s Regulativom (EZ-a) br. 1073/2009.

Kabotaža u prevozu tereta za prevoznika Evropske unije

Član 16b

Prevoznik Evropske unije može, na načelu uzajamnosti, obavljati kabotažu u prevozu tereta na području Crne Gore u skladu sa Regulativom (EZ-a) br. 1072/2009.“

Član 11

U članu 17 stav 2 riječ „djelatnost“ zamjenjuje se riječju „djelatnosti“.

Član 12

U članu 18 stav 8 tačka 5 mijenja se i glasi:

„vozila ili skup vozila kojima se obavlja međunarodni prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 2,5 tone, odnosno vozila ili skup vozila kojima se obavlja unutrašnji prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone; i“

Član 13

U članu 19 st. 3 i 4 brišu se.

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

Član 14

Poslije člana 19 dodaje se novi član koji glasi:

„Stvarno sjedište

Član 19a

Prevoznik ima stvarno sjedište, odnosno prebivalište na teritoriji Crne Gore, ako:

- 1) ima poslovne prostorije u kojima je omogućen pristup originalnoj poslovnoj dokumentaciji u elektronskom ili drugom obliku, a naročito: ugovorima o prevozu, dokumentaciji o vozilima kojima raspolaže, računovodstvenoj dokumentaciji, dokumentaciji o zaposlenima, ugovorima o radu, podacima o angažmanu vozača, evidencijama o putovanjima, trajanju vožnje i vremenima odmora vozača, kao i drugoj dokumentaciji kojom se dokazuje ispunjenost uslova propisanih ovim zakonom;
- 2) bude upisan u registar obveznika poreza na dohodak i poreza na dodatu vrijednost, u skladu sa zakonom;
- 3) administrativne i komercijalne poslove obavlja djelotvorno i kontinuirano, tako što u svojim poslovnim prostorijama posjeduje odgovarajuću opremu i infrastrukturu iz tačke 1 ovog stava i upravlja raspoloživim prevoznim kapacitetima na djelotvoran i kontinuiran način.“

Član 15

Član 21 mijenja se i glasi:

„Radi ispunjavanja uslova finansijske sposobnosti, pravno lice ili preduzetnik mora biti u mogućnosti da u svakom trenutku tokom poslovne godine ispunjava svoje finansijske obaveze.

Finansijsku sposobnost ima pravno lice ili preduzetnik koje raspolaže kapitalom u iznosu od najmanje:

- 1) 9.000 eura za prvo motorno vozilo;

- 2) 5.000 eura za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju vozila čija dozvoljena masa prelazi 3.500 kg;
- 3) 900 eura za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju vozila čija dozvoljena masa prelazi 2.500 kg, ali ne prelazi 3.500 kg.

Pravno lice ili preduzetnik koji obavlja djelatnost prevoza tereta u drumskom saobraćaju isključivo motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dozvoljena masa prelazi 2,5 kg, ali ne prelazi 3.500 kg, dužni su, dokazati da raspolažu kapitalom u iznosu od najmanje:

- 1) 1.800 eura za prvo vozilo; i
- 2) 900 eura za svako dodatno vozilo.

Finansijska sposobnost iz stava 1 ovog člana dokazuje se jednom od sljedećih isprava:

- 1) kopijom bilansa stanja za prethodnu poslovnu godinu dostavljenog nadležnom poreskom organu;
- 2) izvodom iz CRPS o visini osnivačkog kapitala;
- 3) ispravom u kojoj su navedena stalna sredstva, uključujući troškove nabavke ili plaćanja vozila, poslovnih prostorija, uređaja i opreme, u vlasništvu prevoznika;
- 4) vlasničkim listom za neopterećene nepokretnosti koje prevoznik koristi u obavljanju djelatnosti;
- 5) garancijom banke ili druge finansijske institucije;
- 6) polisom osiguranja od profesionalne odgovornosti.”

Član 16

U članu 22 st. 3 i 4 brišu se.

Stav 5 mijenja se i glasi:

„Izuzetno, lice koje je steklo visoko obrazovanje iz oblasti saobraćaja, transporta, logistike, ekonomije ili prava može se osloboditi polaganja dijela ispita za sticanje stručne osposobljenosti, ukoliko program studija obuhvata stručne oblasti utvrđene programom ispita.

Stav 6 mijenja se i glasi:

„Izuzeće iz stava 3 ovog člana može se odobriti samo za one djelove ispita koji se odnose na stručne oblasti za koje stečena kvalifikacija obuhvata sva stručna područja utvrđena programom ispita.“

Poslije stava 7 dodaje se novi stav koji glasi:

“Ako lice odgovorno za prevoz izgubi dobar ugled, u postupku rehabilitacije dužno je da ponovo podnese dokaze o stručnoj osposobljenosti u skladu sa ovim članom.”

U stavu 8 riječi: „i ispit o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana“ brišu se.

U stavu 9 riječi: „i ispit o stručnoj osposobljenosti“ brišu se.

U stavu 10 poslije riječi „osposobljavanje“ zarez i riječi: „polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana“ brišu se.

Poslije stava 10 dodaje se novi stav koji glasi:

„Privredna komora dužna je da podnosi mjesečni izvještaj o izvršenim obukama Ministarstvu, a Ministarstvo je dužno da, najmanje jednom godišnje, utvrdi da Privredna komora ispunjava uslove iz člana 14 ovog zakona, o čemu sastavlja poseban izvještaj.“

Poslije stava 12 dodaju se tri nova stava koja glase:

„Polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana sprovodi Ministratsvo.“

Za polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana plaća se naknada Ministarstvu.

Visinu naknade iz stava 13 ovog člana utvrđuje Ministarstvo.“

Dosadašnji st. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13 i 14 postaju st. 3, 4, 5, 7, 8, 9, 16 i 17.

Član 17

Poslije člana 22 dodaje se novi član koji glasi:

„Provjera znanja lica odgovornog za prevoz Član 22a

Provjeru znanja kandidata za lice odgovorno za prevoz sprovodi komisija koju obrazuje Ministarstvo.

Članove komisije iz stava 1 ovog člana čine predstavnici Ministarstva, Organa uprave i Privredne komore.

Bliži sastav komisije i način organizovanja i sprovođenja provjere znanja iz stava 1 ovog člana, propisuje Ministarstvo.“

Član 18

U članu 23 stav 2 se mijenja i glasi:

„Ugovor o zakupu vozila mora da sadrži naročito: naziv zakupodavca i zakupca, registarsku oznaku vozila, broj šasije, vrijeme trajanja zakupa i visinu zakupnine, mora da bude zaključen na period od najmanje tri mjeseca i ovjeren od strane nadležnog suda ili notara.“

Član 19

Poslije člana 23 dodaju dva nova člana koji glase:

„Upotreba vozila uzetih u zakup bez vozača za javni prevoz tereta u drumskom saobraćaju Član 23a

Upotreba vozila uzetih u zakup od strane prevoznika koji ima stvarno i stabilno sjedište u drugoj državi članici, radi obavljanja javnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju, dozvoljena je na teritoriji Crne Gore pod uslovom da:

- vozilo bude registrovano ili pušteno u saobraćaj u skladu sa propisima bilo koje države i da se koristi u skladu sa Uredbom (EZ) br. 1071/2009 i Uredbom (EZ) br. 1072/2009;
- vozilo bude registrovano u skladu sa propisima druge države članice;
- se ugovor odnosi isključivo na zakup vozila bez vozača;
- vozilo uzeto u zakup koristi samo zakupac za vrijeme trajanja ugovora o zakupu;
- vozilom uzetim u zakup upravlja samo vozač zaposlen kod zakupca ili sam zakupac.

Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana dokazuje se sljedećim dokumentima:

- ugovorom o zakupu ili ovjerenom kopijom ugovora o zakupu, koji, između ostalog, sadrži podatke o zakupodavcu i zakupcu, datum zaključenja ugovora, trajanje ugovora i podatke o vozilu; ili
- ako vozač nije zakupac, u vozilu se mora nalaziti ugovor o radu ili ovjerena kopija ugovora o radu koji sadrži podatke o zakupcu i vozaču, datum zaključenja ugovora o radu, trajanje ugovora o radu, ili posljednji obračun zarade, odnosno obrazac kojim se potvrđuje prijava vozača na zdravstveno i penzijsko osiguranje.

Dokaz o ispunjenosti uslova iz stava 1 ovog člana mora se nalaziti u vozilu, a vozač je dužan da ga, u slučaju inspeksijskog nadzora, pokaže licu ovlašćenom za vršenje nadzora.

Dokumenti iz stava 2 ovog člana mogu se zamijeniti odgovarajućim dokumentima koje izdaje nadležni organ države članice.

Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na prevoz za sopstvene potrebe.

Domaći prevoznik može, radi obavljanja prevoza tereta u drumskom saobraćaju između država članica, uzeti u zakup vozilo za javni prevoz tereta bez vozača u drugoj državi članici pod uslovima iz stava 1 ovog člana i pod uslovom da posjeduje dokumenta iz stava 2 ovog člana.

Uslovi za upotrebu vozila uzetih u zakup bez vozača za javni prevoz tereta u drumskom saobraćaju

Član 23b

Prevoznik koji ima sjedište u Crnoj Gori može, za obavljanje unutrašnjeg i međunarodnog javnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju, koristiti vozila uzeta u zakup za javni prevoz tereta ako su ispunjeni uslovi propisani članom 23a ovog zakona.

Kada prevoznik sa sjedištem u Crnoj Gori koristi vozilo uzeto u zakup za javni prevoz tereta koje je registrovano i pušteno u saobraćaj u skladu sa propisima druge države članice, može da:

- 1) koristi to vozilo najduže tri uzastopna mjeseca u svakoj kalendarskoj godini, pri čemu ugovor o zakupu može biti zaključen najduže na period od tri uzastopna mjeseca;
- 2) koristi to vozilo i nakon isteka tri uzastopna mjeseca u istoj kalendarskoj godini ako je registrovano i pušteno u saobraćaj u skladu sa nacionalnim propisima Crne Gore;
- 3) koristi najviše 25% vozila uzetih u zakup u odnosu na ukupan broj teretnih vozila kojima raspolaže u smislu člana 5 stav 1 tačka (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009, na dan 31. decembra godine koja prethodi zaključenju ugovora o korišćenju vozila uzetog u zakup, odnosno na dan kada počne da koristi vozilo uzeto u zakup.

Prevozniku koji raspolaže sa ukupno do četiri teretna vozila dozvoljeno je da koristi jedno vozilo uzeto u zakup.

Vozilo uzeto u zakup, registrovano i pušteno u saobraćaj u skladu sa propisima druge države članice, ne smije da se koristi za prevoz tereta za sopstvene potrebe na teritoriji Crne Gore.“

Član 20

U članu 24 stav 1 riječ „pojedinačno“ briše se.

St. 2, 7 i 11 brišu se.

Dosadašnji st. 3, 4, 5, 6, 8, 9 i 10 postaju st. 2 do 8.

Član 21

U članu 25 st. 2, 4, 10, 12 i 13 riječi: „Ministarstvo“ u različitom padežu zamjenjuju se riječima „Organ uprave“ u odgovarajućem padežu.

U stavu 8 riječ „pet“ zamjenjuje se riječju „deset“.

Poslije stava 8 dodaje se novi stav koji glasi:

„Izuzetno od stava 8 ovog člana, licenca se može prenijeti na pravnog sljedbenika, koji preuzima sva prava i obaveze i nastavlja sa obavljanjem prevoza.“

Dosadašnji st. 9 do 17 postaju st. 10 do 18.

Član 22

U članu 26 st. 1 i 2, članu 27 stav 2, članu 28 stav 1, članu 29 stav 2, članu 96 stav 2, članu 98 stav 3 i stav 9 poslije riječi „pribavlja“, članu 106 stav 2, članu 107 st. 4 i 5, članu 120 stav 1 i članu 121 st. 3 i 4 riječi: "Ministarstvo" u različitom padežu zamjenjuju se riječju " Organ uprave" u odgovarajućem padežu.

Član 23

U članu 29 stav 3 poslije alineje 10, dodaju se četiri nove alineje koje glase:

„- imena i prezimena osoba proglašениh bez dobrog ugleda, sve dok te osobe ponovno ne steknu dobar ugled u skladu sa članom 20 stav 4 ovog zakona, kao i rehabilitirajuće mjere;

- broj osoba zaposlenih kod prevoznika na dan 31. decembar prethodne godine, što se upisuje u nacionalni registar do 31. marta svake godine;

- podaci o pravosnažnim odlukama o kažnjavanju prevoznika ili lica odgovornog za prevoz za teže prekršaje koji mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda u skladu sa ovim zakonom;
- podaci o ocjeni rizika prevoznika utvrđenoj na osnovu evidencije o počinjenim prekršajima i rezultata kontrola u drumskom saobraćaju.“

Stav 6 mijenja se i glasi:

„Bliži sadržaj, tehničke karakteristike i način vođenja registra prevoznika propisuje Ministarstvo.“

Član 24

U članu 35 poslije stava 2 dodaju se dva nova stava koja glase:

„Izuzetno od stava 2 ovog člana, linijski prigradski prevoz putnika se može započeti odnosno završiti na teritoriji susjedne jedinice lokalne samouprave sa kojom se graniči, ukoliko nema uspostavljenog linijskog međugradskog prevoza putnika.

Linijski prigradski prevoz putnika iz stava 3 ovog člana, mora imati saglasnost Ministarstva i nadležnog organa lokalne uprave na teritoriji jedinice lokalne samouprave sa kojom se graniči.“

Dosadašnji st. 3 do 7 postaju st. 5 do 9.

Član 25

Član 40 mijenja se i glasi:

„Cijene usluga u linijskom gradskom i prigradskom prevozu utvrđuje skupština jedinice lokalne samouprave na predlog prevoznika, u skladu sa zakonom kojim se uređuju komunalne djelatnosti.

Cjenovnik usluga u linijskom gradskom i prigradskom prevozu utvrđuje prevoznik, pojedinačno za svaki registrovani i ovjereni red vožnje koji dostavlja nadležnom organu lokalne uprave na ovjeru.

Cijene iz stava 1 ovog člana, prevoznik ističe u cjenovniku, pojedinačno za svaki registrovani i ovjereni red vožnje, koji dostavlja nadležnom organu lokalne uprave na ovjeru.“

Član 26

U članu 48 stav 5 mijenja se i glasi:

„Redovi vožnje registruju se i ovjeravaju na period od pet godina, sa početkom primjene od 1. juna tekuće godine do 31. maja pete godine.“

Član 27

U članu 49 st. 1 al. 1, 2 i 3 mijenjaju se i glase:

„- ne otpočne da obavlja prevoz u roku od tri dana od dana koji je određen za početak primjene reda vožnje;

- obustavi obavljanje prevoza po registrovanom redu vožnje duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno na godišnjem periodu posmatrano od 1. juna tekuće do 31. maja naredne godine;

- ne obavlja polazak u vrijeme predviđeno registrovanim redom vožnje sa početne ili povratne autobuske stanice odnosno centralnog autobusnog stajališta, duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno na godišnjem periodu posmatrano od 1. juna tekuće do 31. maja naredne godine.“

Član 28

U članu 53 poslije stava 4 dodaje se novi stav koj glasi:

„Obrazac cjenovnika usluga prevoznika u međugradskom linijskom prevozu iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo“

Član 29

U članu 54 stav 1 mijenja se i glasi:

„Prevoznik je dužan da prodaje vozne karte putnicima preko autobuskih stanica, turističkih agencija ili preko svojih poslovnica u skladu sa ovim zakonom i poreskim propisima.“

Stav 7 mijenja se i glasi:

„Prevoznik, turistička agencija ili autobuska stanica vozne karte može prodavati i izdavati putem interneta, u skladu sa zakonom kojim se uređuje elektronska trgovina i elektronski dokument, i ako ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom.“

Član 30

U članu 55 stav 3 poslije riječi „uz“ dodaje se riječ „pisanu“.

Član 31

U članu 56 stav 1 poslije riječi „kartu“ dodaju se riječi: „u štamapnom ili elektronskom obliku“.

Član 32

U članu 59 poslije stava 1 dodaju se dva nova stava koja glase:

„Ugovor o prevozu iz stava 1 ovog člana, mora da sadrži rok važenja, mjesto i vrijeme ulaska i izlaska putnika i režim održavanja.

Ukrcaj i iskrcaj putnika u posebnom linijskom međugradskom prevozu putnika prevoznik obavlja na bezbjednim površinama i autobuskim stajalištima.“

Dosadašnji st. 2 do 7 postaju st. 4 do 9.

Član 33

Poslije člana 66 dodaje se novi član koji glasi:

„Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnoga linijskog prevoza putnika

Član 66a

„Dozvolu Zajednice za obavljanje međunarodnoga linijskog prevoza putnika u Crnoj Gori izdaje Ministarstvo, na zahtjev prevoznika.

Dozvola iz stava 1 ovog člana se izdaje u skladu sa odredbama Regulative (EZ-a) br. 1073/2009.“

Član 34

U članu 69 stav 3 mijenja se i glasi:

„Domaći, odnosno strani prevoznik dužan je da obavlja prevoz iz stava 1 ovog člana, na najmanje polovini od ukupnog broja godišnjih polazaka na odobrenoj međunarodnoj liniji, u skladu sa ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza na liniji, ili da samostalno obavlja prevoz iz stava 1 ovog člana ukoliko je linija odobrena samo stranom ili samo domaćem prevozniku.“

Član 35

Poslije člana 69 dodaje se novi član koji glasi:

Podvozar u međunarodnom linijskom prevozu

Član 69a

Podvozar je prevoznik koji ima licencu za međunarodni linijski prevoz putnika i koji prevoz obavlja u ime i za račun prevoznika kome je izdata dozvola.

Izuzeto od člana 69 ovog zakona podvozar obavlja privremeno međunarodni linijski prevoz putnika na osnovu dozvole u kojoj je upisan, ne duže od 90 dana, osim ako potvrđenim međunarodnim sporazumom nije drugačije određeno.

Podvozar prevoz obavlja na osnovu ugovora kojim se prevoznik obvezuje da će prevoz obavljati u ime i za račun drugog prevoznika na kojeg glasi dozvola.

Prevoznik kome je izdata dozvola za međunarodni linijski prvoz putnika, a koji namjerava da obavlja linijski prevoz sa podvozaru, dužan je da podnese zahtev za upis naziva podvozara u dozvolu.

Zahtjev iz stava 4 ovog člana domaći prevoznik podnosi Ministarstvu, a strani prevoznik preko nadležnog državnog organa države u kojoj se nalazi njegovo sjedište.

Ministarstvo donosi rešenje kojim odobrava domaćem prevozniku upis naziva podvozara u dozvolu, ako podvozar ima licencu za međunarodni linijski prevoz.

Ministarstvo donosi rešenje kojim odobrava stranom prevozniku upis naziva podvozara u dozvolu uz saglasnost domaćeg prevoznika.

Prevoznik kome je izdata dozvola i podvozar moraju imati stvarno sjedište na teritoriji iste države, osim ako potvrđenim međunarodnim sporazumom nije drugačije određeno.

Prevoznik koji povjeri obavljanje prevoza podvozaru dužan je da ugovor dostavi Ministarstvu u roku osam dana od dana sklapanja ugovora.

Član 36

U članu 70 stav 1 poslije alineje 6 dodaje se nova alineja koja glasi:

„- domaćem ili stranom prevozniku ukoliko ne obavlja prevoz, na najmanje polovini od ukupnog broja godišnjih polazaka na odobroj međunarodnoj liniji, u skladu sa ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza na liniji.“

Član 37

U članu 77 stav 1 poslije riječi „kartu“ dodaju se riječi: „u štampanom ili elektronskom oobliku“.

Član 38

U članu 80 poslije stava 8 dodaje se novi stav koji glasi:

„Turistička agencija koja u sklopu aranžmana nudi i organizuje usluge prevoza dužna je da uslugu prevoza, obavlja licenciranim vozilima za javni prevoz od strane Ministarstva, u skladu sa ovim zakonom.“

Dosadašnji st. 9, 10 i 11 postaju st. 10, 11 i 12.

Član 39

U članu 87 poslije stava 9 dodaje se novi stav koji glasi:

„Zabranjeno je fizičkom licu, preduzetniku ili pravnom licu korišćenje posebne registarske oznake (TX sa brojem) ukoliko nije licenciran za obavljanja djelatnosti auto taksi prevoza.“

U stavu 14 poslije riječi „prevoza“ dodaju se riječi: „u skladu sa propisima kojima se uređuje plaćanje poreza.“

Dosadašnji st. 10 do 20 postaju st. 11 do 21.

Član 40

Član 87a mijenja se i glasi:

„Posredovanje u ugovaranju prevoza u unutrašnjem drumskom saobraćaju

Član 87a

Posredovanje u ugovaranju vožnji između prevoznika i korisnika usluga može da vrši pravno lice ili preduzetnik, koji ima odobrenje za obavljanje poslova posredovanja u prevozu (u daljem tekstu: dispečerski centar).

Zabranjeno je posredovanje u ugovaranju vožnji fizičkom licu koje nije registrovano za posredovanje u ugovaranju vožnji između prevoznika i korisnika usluga.

Prevoznik može osnovati sopstveni dispečerski centar ili koristiti usluge drugog dispečerskog centra.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje Ministarstvo.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se pravnom licu ili preduzetniku ako:

- 1) je registrovan u CRPS za posredovanje u ugovaranju prevoza;
- 2) ima stvarno sjedište iz člana 19a ovog zakona;
- 3) ima zaposleno odgovorno lice za prevoz koje ispunjava uslove iz člana 22 ovog zakona;
- 4) ima ugovor o pružanju usluga dispečerskog centra zaključen sa prevoznikom, sa spiskom vozila i njihovim brojevima licence i izvoda licence, koji su korisnici usluga dispečerskog centra.

O izdatim odobrenjima iz stava 1 ovog člana Ministarstvo vodi evidenciju.

Dispečerski centar dužan je da usluge posredovanja pruža samo licenciranim prevoznicima.

Dispečerski centar dužan je da vožnje dodjeljuje samo vozilima sa važećim izvodom licence.

Ako dođe do promjene podataka na osnovu kojih je izdato odobrenje iz stava 5 ovog člana, dispečerski centar dužan je da o tome pisanim putem obavijesti Ministarstvo u roku od osam dana od dana nastale promjene.

Dispečerski centar je dužan da usluge posredovanja u ugovaranju vožnji pruža svim korisnicima pod jednakim uslovima.

Dispečerski centar vožnje dodjeljuje putem telefona, sms poruka, elektronskih aplikacija ili primopredajnim radio uređajima.

Zabranjeno je prevozniku da koristi usluge dispečerskog centra koji nema odobrenje za rad Ministarstva.“

Član 41

U članu 91a stav 5 riječ „sedam“ zamjenjuje se riječju „deset“.

Član 42

U članu 92 stav 1 poslije riječi: „zaprežnim“ dodaje se zarez i riječi: „tuk tuk vozilima“.

Član 43

U članu 95 stav 1 tačka 3 riječi: „ima u svojini ili zakupu objekat“ zamjenjuju se riječima: „ima u svojini, zakupu odnosno pravo korišćenja objekat i zemljište“.

Alineja 6 briše se.

Al. 7 do 11 postaju al. 6 do 10.

Stav 2 briše se.

St. 3 i 4 postaju st. 2 i 3.

Član 44

U članu 100 stav 4 poslije riječi „autobusa“ dodaje se riječ „prevozniku“.

Član 45

U članu 105 poslije stava 3 dodaju se tri nova stava koja glase:

„Lice koje upravlja autobuskom stanicom, može po prijemu obavještenja iz stava 1 ovog člana, uključiti vozilo i istog prevoznika koji obavlja prevoz, ali samo sa povratne autobuske stanice.

U slučaju iz stava 4 ovog člana, prevoznik je dužan autobus koji je u kašnjenju isključiti na autobuskoj stanici sa koje je uključio drugi autobus.

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

Član 46

U članu 106 poslije stava 2 dodaje se novi stav koji glasi:

„U slučaju nepostojanja autobuske stanice, nadležni organ lokalne uprave je dužan da odredi centralno autobusko stajalište.“

Dosadašnji stav 3 postaje stav 4.

Član 47

U članu 109 stav 2 riječ „Ministarstvo“ zamjenjuje se riječima: „Organ uprave“.

Član 48

Član 110 mijenja se i glasi:

“Raspodjela dozvola domaćim prevoznicima za međunarodni prevoz tereta (kritičnih i nekritičnih), dobijenih razmjenom u skladu sa članom 109 stav 2 ovog zakona, obavlja se na osnovu godišnjeg plana koji utvrđuje Organ uprave.

Raspodjela kritičnih stranih dozvola za međunarodni prevoz tereta, vrši se na osnovu sljedećih kriterijuma:

- broja vozila registrovanih za obavljanje prevoza tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju, za koje prevoznik posjeduje izvode licence;
- kvaliteta voznog parka;
- efikasnost korišćenja CEMT dozvola;
- broja zaposlenih vozača;
- broja ispravno upotrijebljenih i vraćenih dozvola u prethodnom periodu;
- broja izrečenih novčanih kazni u skladu sa ovim zakonom i drugim propisima.

Nekritične dozvole raspodjeljuju se na osnovu podnijetog zahtjeva Organu uprave.

Prevoznik pri vršenju međunarodnog prevoza tereta u vozilu mora imati pravilno popunjenu dozvolu za međunarodni prevoz tereta, dnevnik putovanja i potvrdu o usaglašenosti s tehničkim odredbama emisije buke i emisijom izduvnih gasova i sa sigurnosnim zahtjevima za vozila u skladu sa Vodičem za korisnike multilateralna kvota ECMT/CEMT dozvola.

Dozvola iz stava 1 ovog člana, ovjerava se pečatom u skladu sa međunarodnim ugovorom.

Organ uprave rješenjem dodjeljuje domaćem prevozniku dozvole iz stava 1 ovog člana.

Dozvole iz stava 1 ovog člana dodjeljuju se u papirnoj ili elektronskoj formi.

Protiv rješenja iz stava 7 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu, u roku od osam dana od dana prijema rješenja.

Dozvola iz stava 1 ovog člana neće se izdati domaćem prevozniku koji nije izmirio novčane kazne koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva.

Organ uprave dužan je da vodi evidenciju o izdatim i razduženim dozvolama za prevoz tereta.

Ako dođe do promjene podataka na osnovu kojih je izdata dozvola prevoznik je dužan da pisano obavijesti Organ uprave o promjeni podataka, u roku od osam dana od dana nastale promjene.

Organ uprave dužan je da godišnji izvještaj o izdatim dozvolama iz stava 1 ovog člana dostavi Ministarstvu najkasnije do 31. januara tekuće za prethodnu godinu.

Godišnji plan raspodjele dozvola domaćim prevoznicima za međunarodni prevoz tereta, mora da sadrži broj dozvola koje se razmjenjuju sa drugim državama, po državama i vrsti dozvola.

Bliže kriterijume za raspodjelu kritičnih pojedinačnih stranih dozvola i CEMT dozvola domaćim prevoznicima, bliže uslove, postupak i način raspodjele, razduživanja, zamjene i oduzimanja pojedinačnih i CEMT dozvola, sadržaj dokumentacije koja se podnosi uz zahtjev, postupak i način korišćenja pojedinačnih i CEMT dozvola, postupak vraćanja iskorišćenih i neiskorišćenih dozvola, obrazac zahtjeva, obrazac pojedinačne dozvole, obrazac dnevnika putovanja, obrazac potvrda o usaglašenosti sa tehničkim odredbama emisije buke i emisijom izduvnih gasova i sa sigurnosnim zahtjevima za vozila u skladu sa Vodičem za korisnike multilateralna kvota ECMT/CEMT dozvola, izgled i način upotrebe pečata koji se stavlja na dozvolu, sadržaj i način vođenja evidencije izdatih i razduženih dozvola za prevoz tereta propisuje Ministarstvo.”

Član 49

U članu 115 stav 1 mijenja se i glasi:
„Domaći i strani prevoznik mora imati u teretnom vozilu dozvolu za vanredni prevoz tereta koju izdaje Organ uprave, u skladu sa zakonom kojim se uređuju putevi.“

Član 50

U članu 122 stav 1 alineja 2 riječi: „ili drugih lica u vezi sa obavljanjem djelatnosti za koju je registrovan“ brišu se.

Član 51

U članu 123 poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi:
„Izuzetno od stava 1 ovog člana, pravno lice ili preduzetnik koje posjeduje licencu za javni prevoz putnika ili tereta nije u obavezi da posjeduje odobrenje za sopstvene potrebe.“
Dosadašnji st. 2 do 9 postaju st. 3 do 10.

Član 52

Član 126 mijenja se i glasi:
„Lica koja se prevoze vozilom kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe moraju da imaju dokaz (identifikacione karte, potvrda ili izjava pravnog lica, preduzetnika ili fizičkog lica) o pravu na prevoz koje je dužno da izda lice koje vrši prevoz za sopstvene potrebe.“

Član 53

Član 128 briše se.

Član 54

Član 131 mijenja se i glasi:

„Nacionalna kontakt tačka

Član 131

Ministarstvo uspostavlja Nacionalnu kontakt tačku za razmjenu informacija o prevoznicima u drumskom saobraćaju.

Nacionalna kontakt tačka omogućava razmjenu informacija sa nadležnim nacionalnim kontakt tačkama država članica Evropske unije i sa nacionalnim nadležnim organima – u vezi sa podacima o vozilima i njihovim vlasnicima ili korisnicima.“

Član 55

Poslije člana 131 dodaje se novi član koji glasi:

„Savjet za upravljanje i koordinaciju u oblasti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju

Član 131a

Radi strateškog upravljanja i međuinstitucionalne koordinacije u oblasti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, Vlada obrazuje Savjet za upravljanje i koordinaciju u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju (u daljem tekstu: Savjet).

Savjet čine predstavnici Ministarstva, organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove, Uprave policije, Privredne komore Crne Gore, Uprave za saobraćaj i Zajednice opština.

Savjet ima predsjednika i osam članova.

Predsjednika i članove Savjeta imenuje Vlada.

Savjet se obrazuje na vrijeme od pet godina.

Administrativno tehničke poslove za potrebe Savjeta vrši Ministarstvo.

Aktom o obrazovanju uređuju se nadležnosti i djelokrug rada Savjeta.“

Član 56

Član 132 mijenja se i glasi:

„Nadzor nad primjenom ovog zakona vrši Ministarstvo.“

Član 57

Član 133 mijenja se i glasi:

„Poslove inspekcijuskog nadzora u okviru nadležnosti Ministarstva i drugih propisa iz oblasti drumskog saobraćaja u odnosu na javni prevoz putnika i tereta, pružanje usluga autobuskih i teretnih stanica i prevoz za sopstvene potrebe i šatl prevoz u unutrašnjem drumskom saobraćaju i međunarodnom drumskom saobraćaju kao i limo servisu vrši inspektor za drumski saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor) u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje inspekcijuski nadzor.

Nadležni organ jedinice lokalne uprave vrši nadzor nad primjenom ovog zakona u odnosu na javni prevoz putnika i prevoz za sopstvene potrebe u gradskom i prigradskom, linijskom i vanlinijskom saobraćaju, kao i javni prevoz tereta, auto taksi i šatl prevoz, koji se obavlja na teritoriji jedinice lokalne uprave.

Poslove inspekcijuskog nadzora u okviru nadležnosti organa uprave nadležnog za policijske poslove iz člana 9 ovog zakona vrši ovlašćeno službeno lice organa uprave nadležnog za policijske poslove.“

Član 58

Član 134 mijenja se i glasi:

„Inspektor odnosno komunalni inspektor ovlašćen je da:

- 1) zaustavlja motorna vozila;
- 2) pregleda:
 - motorna vozila kao i njihovu unutrašnjost;
 - autobuske stanice;
 - autobuska stajališta;
 - teretne stanice;
 - stvarno sjedište prevoznika;
 - ugovore; prevozne isprave; licence; izvode licence;
 - dozvole; odobrenja, rješenje, redove vožnje, poslovne knjige i drugu dokumentaciju koja omogućava uvid u poslovanje prevoznika, lica koje upravlja autobuskom stanicom ili teretnom stanicom;
- 3) utvrđuje identitet tih lica i lica zatečenih u motornom vozilu;
- 4) kontroliše prijem i iskrcaj putnika izvan propisanih mjesta;
- 5) naredi otklanjanje nedostataka u vezi:
 - ispunjavanja propisanih uslova za obavljanje javnog prevoza putnika i tereta;
 - prevoza za sopstvene potrebe;
 - uslova za rad autobuskih stanica i teretnih stanica;
 - ispunjavanja uslova za pravna lica ovlašćena od strane Ministarstva, uredne kontrole tehničke ispravnosti vozila;
 - pridržavanja reda vožnje;
 - izvršavanja zadataka i poslova stručnog i voznog osoblja.“

Član 59

Član 135 mijenja se i glasi:

„Inspektor preduzima i sljedeće mjere i radnje:

- 1) isključi vozilo kojim se vrši javni prevoz putnika i tereta u unutrašnjem drumskom saobraćaju, odnosno prevoz za sopstvene potrebe suprotno ovom zakonu i drugim propisima, odredi mjesto parkiranja vozila, oduzme saobraćajnu dozvolu i registarske tablice u trajanju od 48 sati, a u slučaju ponovnog isključivanja vozila u trajanju od 15 dana, odnosno do 90 dana ukoliko zabranjenu radnju ponovi, pri čemu sve posljedice i troškove nastale u vezi isključenja snosi prevoznik;

- 2) zabrani: vršenje prevoza u unutrašnjem drumskom saobraćaju i korišćenje objekata i sredstava, ako se prevoz obavlja, odnosno objekti i sredstva koriste suprotno propisima;
- 3) isključi vozilo kojim se vrši javni prevoz putnika i tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju odnosno prevoz za sopstvene potrebe suprotno ovom zakonu i drugim propisima, odredi mjesto parkiranja vozila, oduzme saobraćajnu dozvolu i registarske tablice u trajanju od 48 sati, a u slučaju ponovnog isključivanja vozila u trajanju od 15 dana, odnosno do 90 dana ukoliko zabranjenu radnju ponovi, pri čemu sve posljedice i troškove nastale u vezi isključenja snosi prevoznik;
- 4) zabrani: vršenje prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju i korišćenje objekata i sredstava, ako se prevoz obavlja, odnosno objekti i sredstva koriste suprotno propisima; dalje kretanje putevima Crne Gore stranom prevozniku i sprovede ga na granični prelaz na koji je ušao, ako u vozilu nema original dozvolu za prevoz; dalje obavljanje međunarodnog prevoza domaćem prevozniku koji nema original dozvolu za međunarodni prevoz;
- 5) privremeno oduzme dozvolu u međunarodnom drumskom saobraćaju za prevoz ukoliko posumnja u njenu ispravnost, odnosno ukoliko prevoznik obavlja prevoz suprotno ovom zakonu ili međunarodnom ugovoru, o čemu bez odlaganja obavještava Ministarstvo, odnosno Organ uprave;
- 6) zabrani pristup stranom prevozniku na teritoriju Crne Gore u slučaju težih ili ponovljenih povreda ovog zakona ili međunarodnih ugovora.

Ministarstvo, odnosno Organ uprave u slučaju iz stava 1 tačka 4 ovog člana, donosi rješenje o oduzimanju dozvole najkasnije u roku od tri dana od dana privremenog oduzimanja koje je konačno u upravnom postupku. Izuzetno, ukoliko je to u interesu obavljanja prevoza.

Ministarstvo, odnosno Organ uprave može u slučaju iz stava 1 tačka 4 ovog člana, izreći opomenu prevozniku i vratiti mu privremeno oduzetu dozvolu.

Ministarstvo u slučaju iz stava 1 tačka 6 ovog člana može izreći privremenu zabranu obavljanja prevoza u drumskom saobraćaju na teritoriji Crne Gore za period od tri do 12 mjeseci, s tim da ako se ova mjera izriče prvi put, njeno trajanje ne može biti duže od šest mjeseci."

Član 60

Poslije člana 135 dodaju se dva nova člana koji glase:

„Ovlašćenje komunalnog inspektora

Član 135a

Komunalni inspektor ovlašćen je da:

- 1) zaustavlja motorna vozila;
- 2) pregleda:
 - motorna vozila kao i njihovu unutrašnjost;
 - autobuska stajališta;
 - stvarno sjedište prevoznika;
 - ugovore; prevozne isprave; licence; izvode licence;
 - odobrenja, rješenje, redove vožnje, poslovne knjige i drugu dokumentaciju koja omogućava uvid u poslovanje prevoznika,
- 3) utvrđuje identitet tih lica i lica zatečenih u motornom vozilu;
- 4) kontroliše prijem i iskrcaj putnika izvan propisanih mjesta;
- 5) naredi otklanjanje nedostataka u vezi:
 - ispunjavanja propisanih uslova za obavljanje javnog prevoza putnika i tereta u gradskom i prigradskom prevozu;
 - prevoza za sopstvene potrebe;
 - pridržavanja reda vožnje gradskom i prigradskom prevoz;
 - izvršavanja zadataka i poslova stručnog i voznog osoblja.

Mjere i radnje komunalnog inspektora

Član 135b

Komunalni inspektor preduzima sljedeće mjere i radnje:

- 1) isključuje vozilo kojim se vrši javni gradski i prigradski prevoz putnika i tereta u unutrašnjem drumskom saobraćaju, suprotno ovom zakonu i drugim propisima, određuje mjesto parkiranja vozila, oduzima saobraćajnu dozvolu i registarske tablice u trajanju od 48 sati, a u slučaju ponovnog isključivanja vozila u trajanju od 15 dana, odnosno do 90 dana ukoliko zabranjenu radnju ponovi, pri čemu sve posljedice i troškove nastale u vezi isključenja snosi prevoznik;
- 2) zabranjuje vršenje prevoza u gradskom i prigradskom unutrašnjem drumskom saobraćaju i korišćenje objekata i sredstava, ako se prevoz obavlja, odnosno objekti i sredstva koriste suprotno propisima;
- 3) zabranjuje vršenje prevoza u gradskom i prigradskom drumskom saobraćaju i korišćenje objekata i sredstava, ako se prevoz obavlja, odnosno objekti i sredstva koriste suprotno propisima.

Član 61

Član 137 mijenja se i glasi:

„Carinski nadzor

Član 137

Nadležni organ carinske službe na graničnom prelazu, odnosno na drugom mjestu gdje se obavlja carinski nadzor ovlašten je da:

- pregleda da li prevoznik ima dozvolu i druge isprave propisane ovim zakonom, drugim propisima i međunarodnim ugovorima, kao i da li prevoznik obavlja prevoz u skladu sa tim ispravama;
- zabrani dalje kretanje vozila stranom prevozniku, ukoliko utvrdi da strani prevoznik prilikom ulasku u Crnu Goru, odnosno izlasku iz Crne Gore, nema u stranom vozilu original važeće dozvole za međunarodni javni prevoz putnika ili tereta ili original druge odgovarajuće isprave;
- zabrani izlazak vozila iz Crne Gore domaćem prevozniku, odnosno utvrdi povrede odredaba ovog zakona, ukoliko domaći prevoznik prilikom izlaska iz Crne Gore odnosno ulaska u Crnu Goru, nema izvod iz licence u vozilu, original važeće dozvole za međunarodni javni prevoz putnika ili tereta ili original druge odgovarajuće isprave.

Nadležni organ carinske službe o zabrani ili utvrđenim povredama iz stava 1 ovog člana u roku od 24 sata obavještava Ministarstvo.“

Član 62

Poslije člana 137 dodaje se novi član koji glasi:

“Izveštavanje o inspeksijskom nadzoru

Član 137a

Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji podatke o izvršenim inspeksijskom nadzoru i to:

- 1) u vezi sa tehničkim stanjem vozila – svake dvije godine, najkasnije do 31. marta, nakon završetka izvještajnog perioda, u skladu sa obrascem iz stava 3 ovog člana;
- 2) u obimu utvrđenom Regulativom (EZ) br. 561/2006 – u skladu sa obrascem iz člana 17 te uredbe, svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka dvogodišnjeg izvještajnog perioda;
- 3) u obimu utvrđenom članom 26 Regulativom (EZ) br. 1071/2009 – svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka dvogodišnjeg izvještajnog perioda;
- 4) u obimu utvrđenom drugom i trećom rečenicom člana 17 stav 3 Regulativom (EZ) br. 1072/2009 – godišnje, najkasnije do 31. marta naredne godine;
- 5) u vezi sa masama vozila ili kombinacijama vozila – svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka izvještajnog perioda koji obuhvata

dvije kalendarske godine koje prethode godini u kojoj organi iz stava 3 ovog člana dostavljaju Ministarstvu objedinjene informacije o inspekcijama masa vozila ili kombinacija vozila, uključujući broj izvršenih inspekcija i broj vozila ili kombinacija vozila kod kojih je utvrđeno prekoračenje dozvoljene mase.

Ministarstvo vodi evidenciju statističkih podataka o kontrolama vremena vožnje i zaustavljanja, obaveznih pauza i odmora vozača koji obavljaju drumski prevoz, na osnovu podataka Inspekcije za drumski saobraćaj i organa uprave nadležnog za policijske poslove, i to prema sljedećim kategorijama:

- 1) kategorija puta;
- 2) država u kojoj je registrovano kontrolisano vozilo;
- 3) tip tahografa – analogni ili digitalni.

Organ uprave nadležan za policijske poslove i Inspekcija za drumski saobraćaj dostavljaju Ministarstvu podatke iz stava 2 ovog člana, u pisanom i elektronskom obliku, najkasnije do 31. jula godine koja slijedi nakon izvještajne godine.”

Član 63

U članu 138 stav 1 poslije tačke 1 dodaje se nova tačka koja glasi:

„1a) povjeri obavljanje prevoza vozaču iz trećih država kojem nije izdata potvrda iz člana 15a stav 1 ovog zakona (član 15a stav 3);“.

Poslije tačke 4 dodaju se dvije nove tačke koje glase:

„4a) obavlja kabotažu u prevozu putnika na području Crne Gore suprotno Regulativi (EZ-a) br. 1073/2009 (član 16a);

4b) obavlja kabotažu u prevozu tereta na području Crne Gore suprotno Regulativi (EZ-a) br. 1072/2009 (član 16b);“.

Poslije tačke 15 dodaju se dvije nove tačke koje glase:

„15a) obavlja privremeno međunarodni linijski prevoz putnika suprotno članu 69a stav 2 ovog zakona;

15b) obavlja prevoz bez ugovora kojim se prevoznik obvezuje da će prevoz obavljati u ime i za račun drugog prevoznika na kojeg glasi dozvola (član 69a stav 3);“.

U tački 28 riječi: „stav 13 zamjenjuju se riječima: „stav 14“.

U tački 29 riječi: „stav 14“ zamjenjuju se riječima: „stav 15“.

U tački 30 riječi: „stav 15“ zamjenjuju se riječima: „stav 16“.

U tač. 30a i 30b riječ „auto-taksi“ briše se.

U tački 40 poslije riječi „autobusa“ dodaje se riječ „prevozniku“.

U tački 44 riječi: „stav 3“ zamjenjuju se riječima: „stav 4“.

Tačka 54 mijenja se i glasi: „54) u teretnom vozilu nema dozvolu za vanredni prevoz tereta koju izdaje Organ uprave, u skladu sa zakonom kojim se uređuju putevi (član 115 stav 1);“.

Član 64

U članu 139 stav 1 poslije tačke 3 dodaje se nova tačka koja glasi:

„3a) radi obavljanja prevoza tereta u drumskom saobraćaju između država članica, uzima u zakup vozilo za javni prevoz tereta bez vozača u drugoj državi članici suprotno članu 23a stav 5 ovog zakona;

U tački 4 riječi: „stav 3“ zamjenjuju se riječima: „stav 2“.

U tački 5 riječi: „stav 4“ zamjenjuju se riječima: „stav 3“.

U tački 6 riječ „pet“ zamjenjuje se riječju „deset“.

U tački 7 riječi: „stav 9“ zamjenjuju se riječima: „stav 10“.

U tački 8 riječ „Ministarstvo“ zamjenjuje se riječima: „Organ uprave“.

U tački 10 riječi: „stav 3“ zamjenjuju se riječima: „stav 5“.

U tački 11 riječi: „stav 5“ zamjenjuju se riječima: „stav 7“.

Tačka 25 mijenja se i glasi:

„25) ne prodaje vozne karte putnicima preko autobuskih stanica, turističkih agencija ili preko svojih poslovnica u skladu sa ovim zakonom i propisima kojima se uređuje plaćanje poreza (član 54 stav 1);“

U tački 35 riječi: „stav 3“ zamjenjuju se riječima: „stav 5“.

U tački 35a riječi: „stav 4“ zamjenjuju se riječima: „stav 6“.

U tački 36 riječi: „stav 5“ zamjenjuju se riječima: „stav 7“.

U tački 37 riječi: „stav 6“ zamjenjuju se riječima: „stav 8“.

Tačka 44 mijenja se i glasi:

„44) ne obavlja međunarodni linijski prevoz putnika, na najmanje polovini od ukupnog broja godišnjih polazaka na odobrenoj međunarodnoj liniji, u skladu sa ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza na liniji, ili samostalno ne obavlja prevoz iz člana 69 stav 1 ovog zakona, ukoliko je linija odobrena samo stranom ili domaćem prevozniku (član 69 stav 3);“.

Poslije tačke 53 dodaju se dvije nove tačke koje glase:

„53a) posreduje u ugovaranju vožnji fizičkom licu koje nije registrovano za posredovanje u ugovaranju vožnji između prevoznika i korisnika usluga (član 87a stav 2);

53b) usluge posredovanja pruža nelicenciranim prevoznicima (član 87a stav 7);“.

Tačka 53a mijenja se i glasi:

„53c) vožnje dodjeljuje vozilima bez važećeg izvoda licence (član 87a stav 8);“.

Tačka 53b mijenja se i glasi:

„53d) ako dođe do promjene podataka na osnovu kojih je izdato odobrenje iz stava 5 ovog člana, o tome pisanim putem ne obavijesti Ministarstvo u roku od osam dana od dana nastale promjene (član 87a stav 9);“.

Oznaka za tačku 53c zamjenjuje se oznakom „53e“.

Oznaka za tačku 53d zamjenjuje se oznakom „53f“.

Tačka 53e mijenja se i glasi:

„53g) koristi usluge dispečerskog centra koji nema odobrenje za rad Ministarstva (član 87a stav 12);“.

U tački 67 riječi: „stav 5“ zamjenjuju se riječima: „stav 4“.

Tačka 79 briše se.

Tačka 80 postaje tačka 79.

Član 65

U članu 140 poslije tačke 1 dodaju se dvije nove tačke koje glase:

„1a) se u vozilu kojim vrši javni prevoz putnika ili tereta ili prevoz za sopstvene potrebe ne nalazi važeća potvrda o ispunjenosti posebnih tehničkih i tehničko-eksploatacionih uslova (član 7 stav 4);

1b) u slučaju promjena koje se odnose na tehničko i tehničko-eksploatacione uslove vozila, ne pribavi novu potvrdu o ispunjenosti posebnih tehničkih i tehničko-eksploatacionih uslova (član 7 stav 5);“.

U tački 16 poslije riječi: „član 40“ dodaju se riječi: „stav 2“.

U tački 26 riječi: „stav 7“ zamjenjuju se riječima: „stav 9“.

U tački 39a riječi: „stav 9“ zamjenjuju se riječima: „stav 10“.

U tački 39b riječi: „stav 11“ zamjenjuju se riječima: „stav 12“.

U tački 45 riječi: „stav 11“ zamjenjuju se riječima: „stav 12“.

U tački 46 riječi: „stav 16“ zamjenjuju se riječima: „stav 17“.

U tački 60 riječi: „stav 3“ zamjenjuju se riječima: „stav 4“.

U tački 63 riječi: „identifikacione karte ili drugi“ brišu se.

Tačka 68 briše se.

Stav 4 mijenja se i glasi:

„Za prekršaj iz stava 1 tač. 1, 2, 2a, 3, 4a, 4b, 13, 19, 26, 39, 44c, 46, 47 i tač. 60 do 68 ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom kaznom u iznosu od 300 eura do 500 eura.“

Član 66

U članu 143 stav 1 tačka 3b riječi: „stav 12“ zamjenjuju se riječima: „stav 13“.

Član 67

Poslije člana 143 dodaje se novi član koji glasi:

Član 143a

Ministarstvo uz saglasnost organa države uprave nadležnih za unutrašnje poslove i finansije uređuje sistem procjene rizika za subjekte koji obavljaju drumski prevoz u vezi povreda odredaba ovog zakona koji se odnose na:

- 1) vrijeme vožnje, obavezne pauze i vrijeme odmora vozača; i
- 2) tehničko stanje vozila kategorija M2, M3, N2 i N3 kao i prikolica kategorija O3 i O4.“.

Član 68

Poslije člana 144a dodaje se pet novih članova koji glase:

„Rok za donošenje podzakonskih akata

Član 144b

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

Odložena primjena

Član 144c

Odredbe člana 26 st. 1 i 2, člana 27 stav 2, člana 28 stav 1, člana 29 stav 2, člana 96 stav 2, člana 98 st. 3 i 9, člana 106 stav 2, člana 107 st. 4 i 5, člana 120 stav 1 i člana 121 st. 3 i 4 ovog zakona primjenjivaće se od 1. jula 2026. godine.“

Član 144d

Odredbe člana 69a ovog zakona primjenjivaće se nakon isteka roka od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 144e

Odredbe člana 12 st. 5, 6, 8 i 9 i čl. 23a i 23b ovog zakona primjenjivaće se od 1. januara 2027. godine.

Član 144f

Odredbe člana 15a, čl. 16a i 16b i člana 66a ovog zakona primjenjivaće se od 1. januara 2028. godine.“

Član 69

Poslije člana 146a dodaje se novi član koji glasi:

„Član 146b

Pravno lice odnosno preduzetnik koji obavlja poslove posredovanja u prevozu dužan je da uskladi svoje poslovanje sa ovim zakonom do 1. januara 2027. godine.“

Započeti postupci

Član 70

Postupci započeti do stupanja na snagu ovog zakona okončaće se po propisima koji su važili do stupanja na snagu ovog zakona.

Važenje izdatih licenci

Član 71

Licence za javni prevoz putnika u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju koje su izdate do stupanja na snagu ovog zakona važe do isteka roka na koji su izdate.

Član 72

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

OBRAZLOŽENJE

I. USTAVNI OSNOV

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

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Osnovni razlozi za donošenje ovog zakona su:

- Usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa *acquis communautaire* je jedan od uslova pridruživanja Evropskoj Uniji, a prema potpisanom „Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju između evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Crne Gore, s druge strane”, u čl. 16 i 18 Protokola IV (o kopnenom saobraćaju)“, Crna Gora ima obavezu potpunog usklađivanja sa Regulativama i Direktivama iz oblasti drumskog saobraćaja,
- Obaveze koje proizilaze iz Programa rada Vlade Crne Gore za 2025. godinu i Programa pristupanja Crne Gore EU (PPCG).

III. USAGLAŠENOST SA EVROPSKIM ZAKONODAVSTVOM I POTVRĐENIM MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA

Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju je propis čije donošenje i implementacija predstavlja daljnje usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa *acquis communautaire* u oblasti drumskog prevoza, odnosno odredbe Zakona se usklađuju sa:

- REGULATIVOM (EU) 2020/1055 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 15. jula 2020. godine o izmjeni regulative (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihovog prilagođavanja razvoju u sektoru drumskog saobraćaja;
- DIREKTIVOM (EU) 2022/738 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 6. aprila 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta

IV. OBRAZLOŽENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA

Članom 1 predloga zakona definisan je komercijalni i nekomercijalni prevoz u drumskom saobraćaju, lice odgovorno za prevoz, vozilo u zakup, u cilju pojašnjavanja istog u primjeni zakona.

Članom 2 definisana je obaveza posjedovanja potvrda o ispunjenosti posebnih tehničkih i tehničko-eksploatacionih uslova u vozilu, kao i dužnosti prevoznika u slučaju promjene podataka u istoj.

Član 3 definisana je izmjena, na način da polaganje ispita za provjeru znanja stečenog na početnoj, ubrzanoj početnoj i periodičnoj obuci sprovodi Ministratsvo. U proteklom periodu to je radila Privredna komora Crne Gore.

Član 4 uzimajući u obzir navedenu izmjenu u prethodnom članu, morao se formirati novi član provjera znanja profesionalnog vozača.

Članom 5 definisana je nova gornja granica u pogledu starosti profesionalnog vozača, na 70 godina.

Članom 6 definisana je nova granica u pogledu starosti za pribavljanje Licence profesionalnog vozača za kategorije D i D+E.

Članom 7 uzimajući u obzir navedenu izmjenu u članu 3, usklađuje se norma u članu 14 osnovnog zakona.

Član 8 definisan je novi član koji propisuje potvrda za vozače iz trećih država, u cilju usklađivanja sa Regulativom 1072/2009.

Član 9 ispravlja se tehnička greška.

Članom 10 definisana su dva nova člana kabotaža u prevozu putnika i tereta za prevoznike Evropske unije, u cilju usklađivanja sa regulativama 1072/2009 i 1073/2009.

Član 11 ispravlja se tehnička greška.

Članom 12 se definišu prevozi u drumskom saobraćaju, za koje nije potrebna licenca za javni prevoz, odnosno u skladu sa regulativom ta granica se pomjera sa 3,5 tona na 2,5 tone za međunarodni prevoz, dok za domaći ostaje ista.

Članom 13 brišu se stavovi kojima je definisano stvarno sjedište. Stvarno sjedište je detaljnije definisano novim članom 19a.

Članom 14 detaljnije se definiše Stavrno sjedište u smislu ovog zakona.

Članom 15 mijenja se član 21 osnovnog zakona koji definiše finansijsku sposobnost prevoznika, u cilju usaglašavanja sa Regulativom 2020/1055.

Članom 16 definiše se izmjena, na način da polaganje ispita za provjeru lica odgovornih za prevoz sprovodi Ministratsvo. U proteklom periodu to je radila Privredna komora Crne Gore. Takođe, definisana je i obaveza da Privredna komora podnosi mjesečni izvještaj o izvršenim obukama Ministarstvu, a Ministarstvo je dužno da, najmanje jednom godišnje, utvrdi da Privredna komora ispunjava uslove iz člana 14 ovog zakona, o čemu sastavlja poseban izvještaj.

Član 17 uzimajući u obzir navedenu izmjenu u prethodnom članu, morao se formirati novi član provjera znanja profesionalnog vozača.

Člsn 18 definise sadržaj ugovora o zakupu vozila.

Članom 19 definisana su dva nova člana koja uređuju upotrebu vozila uzetih u zakup bez vozača za javni prevoz tereta u drumskom saobraćaju.

Članom 20 predloženo je pojednostavljenje postupka izdavanja izvoda licence.

Članom 21 definisano je trajanje licence za javni prevoz u drumskom saobraćaju na deset godina, i postupak prenosa licence na pravnog sledbenika.

Članom 22 vrši se izmjena nadležnosti u izdavanju licenci za javni prevoz u unutrašnjem i međunarodnom prevozu.

Članom 23 definisane su tri nove alineje u cilju upotpunjavanja podataka koje treba da ima registar prevoznika, gdje je vrlo bitno navesti ocjenu rizika prevoznika.

Članom 24 definiše se izuzetak u linijskom prigradskom prevozu putnika kada se isti može započeti odnosno završiti na teritoriji susjedne jedinice lokalne samouprave sa kojom se graniči, ukoliko nema uspostavljenog linijskog međugradskog prevoza putnika.

Članom 25 definisano je utvrđivanje cijene usluga u linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika.

Članom 26 definisana je registracije međugradskih reova vožnje na pet godina. Trenutno rešenje je bilo na godinu dana.

Član 27 dodaje se obaveza prevozniku u linijskom prevozu da obavlja isti, pored već definisane autobuske stanice, i do centralnog autobuskog stajališta ako je isto krajnje mjesto ulaska/izlaska putnika u redu vožnje

Članom 28 definiše se pravni osnov za obrazac cjenovnika usluga prevoznika.

Članom 29 definiše se postupak prodaje voznih karata, što uključuje prodavanje istih i putem interneta u skladu sa propisima kojima se uređuje elektronska trgovina i elektronski dokument.

Članom 30 vrši se dodatno pojašnjenje u cilju jasnije norme u primjeni.

Članom 31 definiše se mogućnost posjedovanja vozne karte u međugradskom prevozu i u štampanom ili elektronskom obliku.

Članom 32 definiše se sadržaj Ugovora u posebnom linijskom međugradskom prevozu, u cilju preciznije primjene.

Članom 33 propisana je dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnoga linijskog prevoza putnika, u cilju usaglasavanja sa Regulativom 1073/2009.

Članom 34 definiše se način obavljanja međunarodnog linijskog prevoza, u cilju preciznijih obaveza prevoznika, kako domaćeg tako i stranog.

Članom 35 definiše se Podvozar u međunarodnom linijskom prevozu, u cilju usaglasavanja sa Regulativom.

Članom 36 definiše se način ukidanja dozvole za međunarodni linijski prevoz, u odnosu na prethodni definisani član.

Članom 37 definiše se mogućnost posjedovanja vozne karte u međunarodnom prevozu i u štampanom ili elektronskom obliku.

Članom 38 definisana je obaveza za turističke agencije, u cilju preciznije primjene Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju.

Članom 39 definisana je zabrana korišćenja TX tablica fizičkom licu, preduzetniku ili pravnom licu, ukoliko nije licenciran za obavljanje djelatnosti auto taksi prevoza.

Članom 40 definiše se posredovanje u ugovaranju prevoza u unutrašnjem drumskom saobraćaju.

Članom 41 definiše se nova granica za starost vozila u limo servisu sa sedam na deset godina.

Članom 42 definiše se mogućnost propisivanja uslova od strane organa jedinice lokalne samouprave, za obavljanje prevoza tuk tuk vozilima kao posebni oblik prevoza.

Članom 43 pojašnjava se odredba koja definiše uslove za dobijanje licence za autobusku stanicu.

Članom 44 pojašnjava se osnovno odredba, u cilju preciznije primjene.

Članom 45 definiše se postupak uključivanja autobusa prevoznika koji kasni na polazak sa autobuske stanice u linijskom prevozu putnika.

Članom 46 definiše se obaveza da u slučaju nepostojanja autobuske stanice, nadležni organ lokalne uprave je dužan da odredi centralno autobusko stajalište.

Članom 47, usaglasava se odredba člana 109 sa nastalom izmjenom u izdavanju licenci.

Članom 48 vrši se izmjena člana 110 osnovnog zakona, u cilju definisanja istog zbog preciznije primjene i davanja potrebnog pravnog osnova na osnovu kojeg će biti propisan pravilnik o raspodjeli dozvola za prevoz tereta.

Članom 49 definiše se obaveza posjedovanja dozvola za vanredni prevoz tereta, i za domaćeg i za stranog prevoznika.

Članom 50 vrši se pojašnjenje u obavljanju prevoza za sopstvene potrebe.

Članom 51 pojašnjeno je da pravno lice ili preduzetnik koje posjeduje licencu za javni prevoz putnika ili tereta nije u obavezi posjedovati odobrenje za sopstvene potrebe.

Članom 52 definisano je pojašnjenje u vezi posjedovanja potrebne dokumentacije za lica koja se prevoze vozilom kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe.

Član 53 briše se prevoz za sopstvene potrebe u međunarodnom prevozu zbog usaglašavanja sa drugim odredbama zakona.

Članom 54 i 55 definiše se nacionalna kontakt tačka i Savjet za upravljanje i koordinacijom u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju.

Članom 56 i 57 definišu se odredbe u vezi inspekcijskog nadzora nad primjenom Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, u cilju pojašnjavanja istih u primjeni i kontroli.

Članom 58 definišu se ovlašćenja komunalnog inspektora, cilju janije primjene.

Član 59 definišu se mjere koje može da preuzme nadležni isnpektor za drumski saobraćaj.

Članom 60 definisu se ovlašćenja komunalnog inspektora.

Članom 61 definiše se carinski nadzor u cilju pojašnjenja istog u odnosu na prethodno rešenje.

Članom 62 definisane su obaveze u cilju izvještavanja o inspekcijskom nadzoru Evropske komisije.

Članom 63, 64 i 65 definišu se kaznene odredbe u cilju usaglašavanja sa materijalnim odredbama.

Članom 66 ispravlja se tehnička greška.

Članom 67 definisan je sistem procjene rizika za subjekete koji obavljajudrumski prevoz u vezi povreda odredaba ovog zakona.

Članovima 68, 69, 70, 71 i 72 propisan je Rok za donošenje podzakonskih akata. Odložena primjena Započeti postupci, Važenje izdatih licenci i stupanje na snagu.

V. PROCJENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona su potrebna finansijska sredstva za izradu Registra prevoznika, kao softverskog rešenja, i formiranje Savjet za upravljanje i koordinacijom u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju.

VI. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju je potrebno donijeti po hitnoj proceduri, imajući u vidu da je isto potrebno u cilju zatvaranja završnih mjerila za PP 14 - S aobraćajna politika.



Crna Gora
Sekretarijat za zakonodavstvo

Adresa: Vuka Karadžića br. 3
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 231-535
fax: +382 20 231-592
www.gov.me/szz

Broj: 05-040/25-1329/2

28. novembra 2025. godine

Za: Ministarstvo saobraćaja

Gospođi Maji Vukičević, ministarki

Veza: Broj: 03/1-341/25-7427/1 od 3. novembra 2025. godine

Predmet: **Mišljenje na Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju**

Poštovana gospođo Vukičević,

Na **PREDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PREVOZU U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU**, iz okvira nadležnosti ovog Sekretarijata, nemamo primjedaba, budući da su primjedbe i sugestije Sekretarijata date u neposrednoj saradnji predstavnicima obrađivača 26. novembra 2025. godine, inkorporirane u predloženi tekst zakona.

Ukazujemo da u vezi odredaba čl. 45 do 48 kojima se uređuje nadzor, treba pribaviti mišljenje Ministarstva javne uprave, a vezi čl. 49, 50 i 51 koji se odnose na kaznene odredbe, mišljenje Ministarstva pravde, kao nadležnih organa.

Napominjemo da će ovaj Sekretarijat, nakon usklađivanja teksta Predloga zakona sa mišljenjima ministarstava i mišljenjem Evropske komisije, dati mišljenje na taj tekst Predloga zakona.



Crna Gora
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA
Primićeno: 28. 11. 2025

Org. št.	Ustavni sud	Resorci	Prilog	Vrednost
05/1-		341/25-		7427/2



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

Br: 05-02-430/25-40182/2

Podgorica, 10.12.2025. godine

Za: **MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA**, Rimski trg 46

gospođi, Maji Vukičević, ministarki

Predmet: Mišljenje na Predlog zakona o izmjenama i dopunama zakona o prevozu u drumskom saobraćaju

Veza: Vaš akt broj: 03/1-341/25-7689/1 od 17.11.2025. godine i inovirani Izvještaj o sprovedenoj analizi procjene uticaja propisa

Poštovana gospođo Vukičević,

Povodom *Predloga zakona o izmjenama i dopunama zakona o prevozu u drumskom saobraćaju*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

MIŠLJENJE

Uvidom u tekst Predloga zakona i Izvještaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta uticaja na poslovni ambijent, ukazujemo da se predmetnim Zakonom utvrđuju uslovi i način obavljanja djelatnosti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, pružanja usluga autobuskih i teretnih stanica, kao i prevoza za sopstvene potrebe.

Predlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, definisana je, između ostalog, obaveza pribavljanja licence za javni prevoz tereta, za subjekte koji imaju vozila nosivosti 2,5 tone i više, dok se u važećem zakonskom rješenju ova obaveza odnosila na vozila nosivosti 3,5 tone i više. U Izvještaju o analizi uticaja propisa navodi se da se izmjena vrši u cilju usklađivanja sa Regulativom 1055/2020, a naknada za licencu u unutrašnjem drumskom saobraćaju iznosi 300 eura, odnosno 600 eura u međunarodnom saobraćaju, kako je propisano i važećom Odlukom o visini naknade za izdavanje licenci i dozvola u drumskom saobraćaju („Službeni list CG” br. 36/2018).

U vezi sa tekstem Predloga zakona cijenimo napore resornog ministarstva u dijelu unapređenja politike u oblasti drumskog saobraćaja, a istovremeno ukazujemo da ako su svi novi zahtjevi usmjereni ka poboljšanju sigurnosti putnika, te povećanju standarda u obavljanju drumskog prevoza, Ministarstvo finansija nema primjedbi na predložene odredbe.

Na osnovu uvida u dostavljeni tekst i Izvještaj o sprovedenoj analizi procjene uticaja propisa, u dijelu procjene fiskalnog uticaja, utvrđeno je da za implementaciju ovog propisa potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore. Kako je navedeno sredstva su potrebna za izradu Registra prevoznika, kao softverskog rješenja, u cilju ispunjavanja mjerila za zatvaranje PP 14 i uvezivanja sa nacionalnim registrima Evropske unije. Takođe, konstatovano je da su obezbijedena sredstva za 2025. godinu na aktivnosti Normativno uređenje i inspekcijски nadzor u drumskom saobraćaju na stavci 419-3- Izrada i održavanje softvera u iznosu od 50.508,00 eura, kao i da su Predlogom zakona o budžetu za 2026. godinu predviđena sredstva na pomenutoj aktivnosti i stavci u iznosu od 70.300,00 eura. Dodatno, navode da će određena finansijska sredstva biti potrebna i u 2027, 2028. i 2029. godini, u iznosu od 50.000,00

Crna Gora
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA

Primijeno	10.12.2025			
Org. od	odgovorni za poslovanje	Radni stol	Prilog	Znak
03/1-341/25-7689/1				

eura godišnje, u cilju nadogradnje i održavanja sistema. Napominju i da je finansijska sredstva potrebno obezbijediti i iz razloga formiranja Savjeta za upravljanje i koordinacijom u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju i da će za rad navedenog Savjeta biti potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava u iznosu od 21.600,00 eura godišnje.

Navodi se da predmetni Zakon ima za cilj otklanjanje nedostataka u oblasti drumskog saobraćaja koji su uočeni u toku prethodnog perioda u implementaciji važećeg Zakona i uspostavljanje kvalitetnog, bezbjednog, pouzdanog i ekonomski prihvatljivog drumskog prevoza putnika i tereta. Predloženim zakonskim normama stvoreni su uslovi za eliminisanje rada nelegalnih prevoznika, stvaranje kvalitetnijeg ambijenta za poslovanje drumskih prevoznika, zaštita prava i interesa putnika, zaštita prevoznika koji posluju u skladu sa nacionalnim i međunarodnim propisima, kao i usklađivanje sa propisima Evropske unije. Konstatuju da implementacijom ovog propisa će se povećati prihod u Budžetu Crne Gore po osnovu naplate naknade za izdavanje licence za javni prevoz tereta, za kategorije vozila ukupne mase od 2,5 tona do 3,5 tona. Trenutno zakonsko rješenje prepoznaje licenciranje prevoznika, odnosno teretnih motornih vozila koja imaju ukupnu masu samo preko 3,5 tona.

Sredstva za održavanje softvera i korišćenja infrastrukture i hardvera dobavljača kojim bi bio obuhvaćen cijeli sektor drumskog saobraćaja odobrena su Ministarstvu saobraćaja (organizacioni kod 42701) Zakonom o budžetu Crne Gore za 2025. godinu („Službeni list Crne Gore”, br. 11/25), kao i Zakonom o izmjenama Zakona o budžetu Crne Gore za 2025. godinu („Službeni list Crne Gore”, br. 80/25) na aktivnosti Normativno uređenje i inspekcijski nadzor u drumskom saobraćaju (Programski kod 17 023 001 002) na stavci 419-3 - Izrada i održavanje softvera u iznosu od 50.508,00 eura. Osim navedenog Predlogom zakona o budžetu Crne Gore za 2026. godinu, na istoj aktivnosti i stavci, planirana su sredstva u iznosu od 70.300,00 eura. Takođe, ukazujemo da Zakonom o izmjenama Zakona o budžetu Crne Gore za 2025. godinu nijesu planirana sredstva za Savjet za upravljanje i koordinacijom u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju.

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

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija sa aspekta budžeta u načelu nema primjedbi na *Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju*.

S poštovanjem,





Crna Gora
Ministarstvo pravde

Adresa: Vuka Karadžića 3,
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 407 501
fax: +382 20 407 515
www.gov.me/mpa

Broj: 01-040/25-12186/2

16. decembar 2025. godine

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA
gđa Maja Vukićević, ministarka

Predmet: Mišljenje na Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju
Veza: Vaš akt broj: 03/1-341/25-7690/1 od 17. novembra 2025. godine

Uvažena,

Ministarstvo pravde razmotrilo je tekst Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, koji je dostavljen aktom broj: 03/1-341/25-7690/1 od 17. novembra 2025. godine, zaprimljen u ovom Ministarstvu dana 19. novembra 2025. godine.

S tim u vezi, obavještavamo Vas da, u okviru nadležnosti ovog ministarstva, koje se odnose na uređenje postupka pred sudovima, kao i u pogledu odredaba Predloga zakona koje regulišu pitanje sankcija i prekršajnog postupka, nemamo primjedbi na tekst Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, budući da su u neposrednoj komunikaciji sa predstavnicima predlagača sugestije Ministarstva pravde uvrštene u tekst Predloga zakona.

S poštovanjem,

MINISTAR
mr Bojan Božović



Dostavljeno:

- naslovu
- u spise predmeta
- a/a

Crna Gora
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA

Dostavljeno: 17.12.2025.			
Broj: 01-040/25-12186/2	Broj: 03/1-341/25-7690/1	Broj: 03/1-341/25-7690/1	Broj: 03/1-341/25-7690/1
03/1-341/25-7690/2			



Br: 01-040/25-5381/2

19. 12. 2025. godine

Za: Ministarstvo saobraćaja
gospođa Maja Vukičević, ministarka

Veza: akt broj: 01-040/25-5381 od 15.12.2025. godine

Predmet: Mišljenje na Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju

Poštovana gospođo Vukičević,

Povodom Vašeg akta, broj 03/1-341/25-8276/1 od 12.12.2025. godine, kojim se obraćate zahtjevom za mišljenje na Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, sa aspekta nadležnosti Ministarstva javne uprave ukazujemo sljedeće:

Zakonom o upravnom postupku ("Službeni list CG", br. [56/14](#), [20/15](#), [40/16](#) i [37/17](#)), članom 1, propisano je da se tim zakonom uređuju pravila po kojima su, u cilju ostvarivanja zaštite prava i pravnih interesa fizičkih lica, pravnih lica ili drugih stranaka, kao i zaštite javnog interesa, dužni da postupaju državni organi, organi državne uprave, organi lokalne samouprave, organi lokalne uprave, ustanove i drugi subjekti koji vrše javna ovlašćenja (u daljem tekstu: javnopravni organ) kad, neposredno primjenjujući propise, odlučuju i preduzimaju druge upravne aktivnosti u upravnim stvarima.

Odredbom člana 45, u novom članu 135 stav 2 Predloga zakona propisano je da, Ministarstvo odnosno organ uprave u slučaju iz stava 1 tačka 4 ovog člana, donosi rješenje o oduzimanju dozvole najkasnije u roku od tri dana od dana privremenog oduzimanja, koje je konačno u upravnom postupku.

U odnosu na naprijed navedeno ukazujemo da Zakon o upravnom postupku ne propisuje konačnost upravnog akta, pa je odredbu člana 45 potrebno uskladiti sa sistemskim zakonom.

Takođe, ukazujemo da je potrebno definisati koji organ donosi rješenje o oduzimanju dozvole, Ministarstvo ili organ uprave.

Članom 17 Zakona o državnoj upravi ("Službeni list CG", br. [78/18](#), [70/21](#) i [52/22](#)), propisana su tri vida upravnog nadzora: nadzor nad zakonitošću upravnih akata; nadzor nad zakonitošću i cjelishodnošću rada organa uprave, lokalne samouprave i drugih pravnih lica u vršenju prenijetih, odnosno povjerenih poslova i inspeksijski nadzor.

S tim u vezi, u okviru člana 45 Predloga zakona potrebno je preispitati naziv člana 132 na način da glasi "Nadzor nad primjenom zakona."

Nadalje, Zakonom o izmjenama i dopunama zakona kojima su propisane odredbe o inspeksijskom nadzoru (Službeni list Crne Gore, broj 84/24) i Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o inspeksijskom nadzoru ("Službeni list CG", broj 84/2024), izvršena je reforma u oblasti inspeksijskog nadzora, na način što su izvršene izmjene odredbi svih zakona kojima je propisano vršenje inspeksijskog nadzora, gdje se nadležni organ za vršenje

inspekcijskog nadzora konkretno prepoznaje propisivanjem nadležnog inspektora za određenu oblast, bez propisivanja Ministarstva ili drugog organa uprave u čijoj je nadležnosti ta inspekcija ili propisivanja oblasti inspekcijskog nadzora

S tim u vezi, ukazujemo da je u okviru člana 45 Predloga zakona, potrebno preispitati sadržinu stava 2 člana 133, na način što će se konkretno prepoznati inspektor koji će vršiti inspekcijski nadzor u ovom dijelu.

Takođe, u skladu sa članom 52 Zakona o državnoj upravi ("Službeni list CG", br.78/18, 70/21 i 52/22), a na osnovu dostavljenog Izvještaja o sprovedenoj javnoj raspravi, utvrđeno je da je u pripremi Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, Ministarstvo saobraćaja sprovelo postupak javne rasprave.

S poštovanjem,
MINISTAR
mr Marash Dukaj



Dostavljeno: - naslovu
- arhivi
- a/a

Kontakt osoba: Neđeljko Vuk
Samostalni savjetnik II

tel: 068 863 934

e-mail: nedjeljko.vuk@mju.gov.me



Crna Gora
Ministarstvo evropskih poslova

Adresa: Bulevar Ivana Crnojevića 167
81 000 Podgorica, Crna Gora
Tel: +382 20 481 301
www.gov.me/mep

Br: 04/4-907/25-4234/2

22. decembar 2025.

Za: **MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA**
ministarki Maji Vukičević

Veza: Dopis br: 03/1-341/25-8423/1

Predmet: Mišljenje o usklađenosti Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju s pravnom tekovinom EU

Poštovana,

Dopisom broj 03/1-341/25-8423/1 od 19. decembra 2025. godine tražili ste mišljenje o usklađenosti **Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju s 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. . 03/12, 31/15, 48/17, 62/18, 121/23, 58/24 i 43/25) Ministarstvo evropskih poslova je saglasno sa navodima u obrascu usklađenosti predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije.

S poštovanjem,

Maida Gorčević

MINISTARKA EVROPSKIH POSLOVA



Prilog:

- Izjava i tabela usklađenosti **Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju s pravnom tekovinom EU**

Dostavljeno:

- Ministarstvu saobraćaja;
- a/a

Crna Gora
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA

Primijeno: 22. 12. 2025.

Org. odj.	Upravitelj	Recep. broj	Prilog	Uvidnost
-----------	------------	-------------	--------	----------

--	--	--	--	--

03/1-341/25-8423/2

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

Identifikacioni broj Izjave		MSA-IU/PZ/25/03
1. Naziv nacrta/predloga propisa		
- na crnogorskom jeziku	Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju	
- na engleskom jeziku	Proposal for the Law on amendments to the law on road transport	
2. Podaci o obrađivaču propisa		
a) Organ državne uprave koji priprema propis		
Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja	
- Sektor/odsjek	Direktorat za drumski saobraćaj i motorna vozila	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	Mr Nikola Veljović, nikola.veljovic@msa.gov.me	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	Bojan Radoman, 069036667, bojan.radoman@msa.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)	/	
3. Organi državne uprave koji primjenjuju/sprovode propis		
- Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja	
4. Usklađenost nacrta/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)		
a) Odredbe SSPa s kojima se usklađuje propis		
Glava VIII, Politike saradnje, član 108, Saobraćaj		
b) Stepen 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		
/		
5. Veza nacrta/predloga propisa s Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji (PPCG)		
- PPCG za period	2025-2026	
- Poglavlje, potpoglavlje	14. Saobraćajna politika, 1. Planovi i potrebe 1.2 Zakonodavni okvir, B) drumski saobraćaj	
- Rok za donošenje propisa	IV Kvartal 2025	
- Napomena		
6. Usklađenost nacrta/predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije		
a) Usklađenost s primarnim izvorima prava Evropske unije		
UFEA, Dio treći Politike I unutrašnje mjere unije, Glava VI Saobraćaj, Član 90,91,94-96, Glava XVI Transevropske 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		
Potpuno usklađeno/Fully harmonized		
b) Usklađenost sa sekundarnim izvorima prava Evropske unije		
32020R1055		
Regulativa (EU) 2020/1055 Evropskog parlamenta i Savjeta od 15. jula 2020. godine o izmjeni Regulative (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihovog prilagođavanja razvoju sektora drumskog saobraćaja/Regulation (EU) 2020/1055 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and		

(EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector PE/26/2020/INIT OJ L 249, 31.7.2020

Potpuno usklađeno/Fully harmonized

32020R1055

DIREKTIVA (EU) 2022/738 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 6. aprila 2022. godine kojom se mijenja Direktiva 2006/1/EZ o korišćenju vozila iznajmljenih bez vozača za drumski prevoz tereta/Regulation (EU) 2020/1055 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector PE/26/2020/INIT OJ L 249, 31.7.2020

Potpuno usklađeno/Fully 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 nacrt/predloga propisa Crne Gore s pravnom tekovinom Evropske unije i rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti

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

8. Navedi 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. Navedi da li su navedeni izvori prava Evropske unije, Savjeta Evrope i ostali izvori međunarodnog prava prevedeni na crnogorski jezik (prevode dostaviti u prilogu)

Navedeni izvori prava EU nisu prevedeni na crnogorski jezik.

10. Navedi da li je nacrt/predlog propisa iz tačke 1 izjave o usklađenosti preveden na engleski jezik (prevod dostaviti u prilogu)

Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju je preveden na engleski jezik

11. Učešće konsultanata u izradi nacrt/predloga propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti

Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju nije bilo učešća konsultanata

Potpis / ovlašteno lice obrađivača propisa

Potpis / ministarka evropskih poslova

Datum: 19/12/2025

Datum:

Prilog obrasca:

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

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA	
PREDLAGAČ PROPISA	MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA
NAZIV PROPISA	PREDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PREVOZU U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU
<p>1. Definisanje problema</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019.) predstavlja krovni zakon u oblasti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju. Ovim zakonom utvrđuju se uslovi i način obavljanja djelatnosti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, pružanja usluga autobuskih i teretnih stanica, kao i prevoza za sopstvene potrebe.</p> <p>Postojeći Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju donešen je 2017. sa izmjenama i dopunama 2019. godine, i istim je postavljen osnov za sprovođenje politike u oblasti drumskog saobraćaja, u skladu sa EU pravom. Nakon višegodišnje primjene zakona, ukazala se potreba za daljnjim usaglašavanjem istog sa EU pravom u oblasti pristup tržištu prevoza, odnosno sa novim Mobility package - Regulativom 1055/2020.</p> <p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju imaće najveći uticaj na prevoznike koji obavljaju javni prevoz putnika i tereta, putnike i autobuske stanice.</p> <p>Predmetni zakon ima za cilj otklanjanje nedostataka u oblasti drumskog saobraćaja koji su uočeni u toku prethodnog perioda u implementaciji zakona i uspostavljanje kvalitetnog, bezbjednog, pouzdanog i ekonomski prihvatljivog drumskog prevoza putnika i tereta.</p> <p>Nedostaci u zakonu koji je na snazi su prepoznati u slučajevima kašnjenja autobusa na redovnim linijama, naročito u dijelu juga Crne Gore, gdje postoji izražena frekvencija saobraćaja naročito u ljetnjim mjesecima, a gdje prevoznik nije imao mogućnosti da u povratnoj vožnji angažuje drugi autobus kako bi ispoštovao vrijeme definisanog polaska. Zatim značajno prepoznati nedostatak u mogućnosti organizacije linijskog prigradskog prevoza putnika, sa mjestom susjedne jedinice lokalne samouprave, a koje gravitira lokalnoj samoupravi koja organizuje prigradski prevoz, što je predlogom izmjena zakona prepoznato. Takođe prepoznata je i elektronska forma vozne karte, imajući u vidu napredak i razvoj IT oblasti.</p> <p>Predloženim zakonskim normama stvoreni su uslovi za eliminisanje rada nelegalnih prevoznika, stvaranje kvalitetnijeg ambijenta za poslovanje drumskih prevoznika, zaštitu prava i interesa putnika, zaštitu prevoznika koji posluju u skladu sa nacionalnim i međunarodnim propisima, kao i usklađivanje sa propisima Evropske unije.</p> <p>U slučaju nedonošenja predmetnog predloga zakona, oblast javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju, ne bi bila usklađena sa pravom EU u ovoj oblasti.</p>	

2. Ciljevi

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

Ciljevi koji se postižu predloženim propisom su bolja organizacija prevoza, podizanje kvaliteta usluga, prevoza, zaštita prava i interesa putnika, kao i prevoznika koji posluju u skladu sa nacionalnim i međunarodnim propisima, sa akcentom održavanja konkurentnosti na tržištu prevoza i obezbjeđivanja veće šanse u tržišnoj utakmici na razvijenom evropskom tržištu prevoznih usluga.

Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju je pripremljen zbog dominantnog usaglašavanja s Regulativom 1055/2020, koja tretira pristup tržištu prevoza u drumskom saobraćaju.

Predloženo zakonsko rešenje neće izazvati dodatne troškove za putnike, korisnike drumskog javnog prevoza putnika.

Programom Vlade Crne Gore predviđeno je donošenje ovog zakona za IV kvartal 2025. godine.

3. Opcije

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

Razlozi za donošenje Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju su usaglašavanje istog sa Regulativom 1055/2020, i unapređenje zakonodavnog okvira na osnovu iskustva u primjeni od 2019. godine.

Predmetna regulativa se tiče oblasti pristupa tržištu prevoza u drumskom saobraćaju, koja je u Crnoj Gori definisana Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju.

4. Analiza uticaja

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

Prevoznicima se daje mogućnost usled kašnjenja zbog gužvi na crnogorskim saobraćajnicama, da u povratnim vožnjama uključe drugi autobus kako bi ispoštovali definisana vremenena polazaka u redovima vožnji. Takođe daje se mogućnost i izdavanja vozne karte u elektronskom obliku, što pojednostavljuje procedure, naročito za kupovinu voznih karata preko interneta.

Zbog zaštite prevoznika i nelojalne konkurencije, predlogom zakona je pojašnjeno da turistička agencija koja u sklopu aranžmana nudi i organizuje usluge prevoza je dužna da uslugu prevoza, obavlja licenciranim vozilima za javni prevoz od strane Ministarstva.

U cilju zaštite putnika, i pružanja usluga prevoza pod jednakim uslovima, predlogom zakona definisan je pravni osnov za izradu obrasca usluga prevoznika u međugradskom linijskom prevozu, na koji način će isti biti unificiran, i shodno unificiranoj formi, prodaja karata biće pod jednakim uslovima svim putnicima.

Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, definisana je

obaveza pribavljanja licence za javni prevoz tereta, sa subjekte koji imaju vozila nosivosti 2,5 tona i više. Dosadašnje rešenje je uključivalo licenciranje vozila koja imaju 3,5 tona i više. Navedena izmjena je vezana za usklađivanje ovog predloga zakona sa Regulativom 1055/2020. Naknada za licence u unutrašnjem drumskom saobraćaju je 300 eura, dok u međunarodnom naknada iznosi 600 eura.

Pozitivni efekti, koji će se postići donošenjem predloga zakona, jeste administrativno rasterećenje za prevoznike, kojima će se izdavati licence za javni prevoz u drumskom saobraćaju na deset godina, trenutno rešenje taj rok definiše na pet godina. Takođe, redovi vožnje u međugradskom linijskom prevozu će se ovjeravati sa rokom od pet godina. Naglašavamo, i da je predlogom zakona predviđeno ukidanje ovjere cjenovnika u linijskom prevozu, i da je definisana obaveza samo evidentiranja istih u Ministarstvu saobraćaja.

Predlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, definisana je izmjena norme koja propisuje Registar prevoznika. Uzimajući u obzir, da navedeni Registar prevoznika Crna Gora nije još izgradila, doći će do određenog utroška sredstava. Za budžetsku 2025. godinu obezbijeđeno je 50 000 eura, a predlogom budžeta za 2026. godinu 70 000 eura. Izrada i nadogradnja Sistema Nacionalni registar prevoznika kao softverskog rešenja, odvijat će se u kontinuitetu, u skladu sa raspoloživim sredstvima.

Građani, odnosno putnici, neće imati dodatne namete donošenjem Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju.

Predlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, definisani su dispečeri za posredovanje u ugovaranju prevoza u unutrašnjem drumskom saobraćaju. Uzimajući u obzir predloženu odredbu, smatramo da će doći do stvaranja novih subjekata, zainteresovanih za ugovaranje prevoza na državnom nivou, što će za Crnu Goru, kao turističku destinaciju biti iskorak u stvaranju pristupačnijeg prevoza putnika.

Predlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, definisan je Savjet za upravljanje i koordinacijom u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju, u cilju strateškog upravljanja i međuinstitucionalne koordinacije u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju, koji će obrazovati Vlada Crne Gore.

5. Procjena fiskalnog uticaja

- **Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?**
- **Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.**
- **Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.**
- **Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?**
- **Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteći finansijske obaveze?**
- **Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?**
- **Obrazložiti metodologiju koja je korišćenja 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 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore.

Predlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, neće se izazvati međunarodne finansijske obaveze. Takođe, donošenjem podzakonskih akata neće doći do finansijskih obaveza.

Implementacijom ovog propisa povećat će se prihod u budžetu Crne Gore po osnovu naplate naknade za izdavanje licence za javni prevoz tereta, za kategorije vozila ukupne mase od 2,5 tone do 3,5 tone.

Trenutno zakonsko rešenje prepoznaje licenciranje prevoznika, odnosno teretnih motornih vozila koja imaju ukupnu masu samo preko 3,5 tone.

U cilju sagledavanja dosadašnjih finansijskih prihoda, analiziran je broj izdatih licenci i izvoda licence prevoznicima, gdje dolazimo do jasne slike o budžetskim prihodima. Uključivanjem obaveze licenciranja vozila sa 2,5 tone i više, pregled povećanja budžetskih sredstava možemo analizirati nakon godinu dana primjene predložene izmjene.

Finansijska sredstva su potrebna za izradu Registra prevoznika, kao softverskog rešenja, u cilju ispunjavanja mjerila za zatvaranje PP 14 i uvezivanja sa nacionalnim registrima drugih članica Evropske unije. Obezbijedena su sredstva za fiskalnu 2025. godinu u iznosu 50.508 eura na poziciji 419-3 - Izrada i održavanje (aktivnost 17 023 001 002 - Normativno uređenje i inspeksijski nadzor u drumskom saobraćaju). Takođe, predviđena su Predlogom zakonom o budžetu za 2026. godinu sredstva u visini 70.300 e (aktivnost 17 023 001 002 - Normativno uređenje i inspeksijski nadzor u drumskom saobraćaju), na poziciji 419-3 - Izrada i održavanje softvera. Određena finansijska sredstva će biti potrebna i u narednim fiskalnim godinama, u visini 50.000 eura, na godišnjem nivou, za fiskalnu 2027., 2028., i 2029. godinu, u cilju nadogradnje i održavanja sistema, koje u konačnom imaju za cilj ubrzavanje i pojednostavljenje administrativnih procedura, i posjedovanje relevantnih podataka za analize drumsokg saobraćaja, zbog sprovođenja politike u drumskom saobraćaju.

Finansijska sredstva je potrebno obezbijediti i iz razloga formiranja Savjet za upravljanje i koordinacijom u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju, zbog strateškog upravljanja i međuinstitucionalne saradnje u javni prevoz drumskom saobraćaju, koji bi činili predstavnici Ministarstva, organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove, Uprave policije, Privredne komore Crne Gore, Uprave za saobraćaj i Zajednice opština. Za rad navedenog Savjeta, biće potrebno obezbjeđivanje finansijskih sredstava u iznosu 21 600 eura na godišnjem nivou.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- **Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertiska 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.**

U okviru procesa pripreme Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, Ministarstvo saobraćaja je organizovalo Javnu raspravu u trajanju 30 dana, počev od 7. avgusta 2025. godine.

Izveštaj sa javne rasprave se nalazi na linku: <https://www.gov.me/clanak/izvjestaj-o-sprovedenoj-javnoj-raspravi-13>

Takođe, tokom 2025. godine, održano je više sastanaka sa predstvanicima NVO sektora iz oblasti drumsokg saobraćaja i prevoznika, koji su bili zainteresovani da u direktnoj komunikaciji razgovaraju sa predstavnicima Ministarstva saobraćaja. Na ovim konsultacijama dostavljen je određen broj predloga od strane zainteresovane javnosti, koji su uzeti u razmatranje.

Eksterna ekspertiska pomoć je korišćena kod izrade Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju. Pomoć u cilju usklađivanja sa Regulativom (EU) 1055/2020, korišćena je kroz projekat Tehničke pomoći EU.

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?**

Upravni nadzor nad izvršavanjem ovog zakona i propisa donijetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo saobraćaja.

Inspekcijski nadzor nad primjenom ovog zakona vrši Inspekcija za drumski saobraćaj, saobraćajna policija i inspekcija organa lokalne uprave.

Monitoring i evaluaciju Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju sprovodiće Ministarstvo saobraćaja.

Predviđene prepreke mogu se ogledati u implementaciji Nacionalnog registra prevoznika, zbog sprovođenja potrebnih procedura za izradu istog. Izrada Nacionalnog registra prevoznika prati i projekat Ministarstva javne uprave, koji razvijaju sistem za elektronsku predaju zahtjeva. Navedeni sistemi moraju biti uvezani i kompatibilni kako bi sistem imao potpunu primjenu.

Glavni indikator će biti broj izdatih licenci za prevoznike za javni prevoz u drumskom saobraćaju, broj registrovanih i ovjerenih redova vožnji u međugradskom linijskom prevozu i broj izdatih dozvola za međunarodni linijski prevoz putnika.

Drugi indikatori, su vezani za broj prevezenih putnika u drumskom saobraćaju i broj novo registrovanih dispečerskih centara za ugovaranje prevoza u unutrašnjem drumskom saobraćaju.

Datum i mjesto

26. novembra 2025. godine

Starješina


TABLE OF CONCORDANCE

1. Identification number (IN) of the draft normative act		1.1. Identification number of the Compliance Statement and the drafting date of the draft normative act by the Government		
MSA-TU/PZ/16/..		MSA-TU/PZ/16/..		
2. Title of the source of European Union law and CELEX number				
<p>REGULATIVA (EU) 2020/1055 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 15. jula 2020. godine o izmjeni Regulative (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihovog prilagođavanja razvoju sektora drumskog saobraćaja</p> <p>DIREKTIVA (EU) 2022/738 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 6. aprila 2022. godine kojom se mijenja Direktiva 2006/1/EZ o korišćenju vozila iznajmljenih bez vozača za drumski prevoz tereta</p>		<p>32020R1055</p> <p>32022L0738</p>		
3. Title of the draft normative act of Montenegro				
In Montenegrin		In English		
Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju		Proposal for a Law on Amendments to the Law on Road Transport		
4. Compliance of the draft normative act with the sources of European Union law				
a)	b)	c)	d)	e)

Provision and text of the provision of the source of EU law (article, paragraph, sub-paragraph)	Provision and text of the provision of the draft normative act of Montenegro (article, paragraph, sub-paragraph)	Compliance of the draft normative act of Montenegro with the provision of the source of EU law	Reason for partial compliance or non-compliance	Period foreseen for achieving full compliance
<p>REGULATIVA (EU) 2020/1055 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA</p> <p>(o izmjeni Regulative (EZ) br. 1071/2009)</p>	<p>Draft Amendments to the Law on Road Transport</p>			
<p>Izmjene Regulative (EZ) br. 1071/2009</p> <p>Regulative (EZ) br. 1071/2009 mijenja se na sljedeći način:</p> <p>(1) u članu 1 stav 4 mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a) tačka (a) zamjenjuje se sljedećim tekstom:</p> <p>„(a) preduzeća koja obavljaju djelatnost prevoznika u drumskom prevozu tereta isključivo motornim vozilima ili sklopovima vozila čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 t, koja se bave isključivo nacionalnim prevoznim operacijama u državi članici u kojoj imaju sjedište;”</p> <p>(b) dodaje se sljedeća tačka:</p> <p>„(aa) preduzeća koja obavljaju djelatnost prevoznika u drumskom prevozu tereta isključivo motornim vozilima ili</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p>Član 12</p> <p>U članu 18 stav 8 tačka 5 mijenja se i glasi:</p> <p>„vozila ili skup vozila kojima se obavlja međunarodni prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 2,5 tone, odnosno vozila ili skup vozila kojima se obavlja unutrašnji prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone; i”</p>	<p>Fully harmonized</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Vrste licenci za javni prevoz putnika i tereta</p> <p>Član 18</p> <p>Javni prevoz putnika ili tereta u drumskom saobraćaju prevoznik obavlja na osnovu licence za javni prevoz</p>	

<p>sklopovima vozila čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 2,5 t;"</p> <p>(c) tačka (b) zamjenjuje se sljedećim tekstom: „(b) preduzeća koja obavljaju usluge prevoza putnika u drumskom saobraćaju isključivo u nekomercijalne svrhe ili čija je glavna djelatnost drugačija od djelatnosti prevoznika u drumskom prevozu putnika;”</p> <p>(d) dodaje se sljedeći podstav: „Za potrebe tačke (b) prvog podstava, svaki prevoz drumskim saobraćajem, osim prevoza uz naknadu ili za sopstvene potrebe, za koji se ne prima neposredna ili posredna naknada i koji ne ostvaruje neposredan ili posredan prihod za vozača vozila ili za druga lica, i koji nije povezan sa profesionalnom djelatnošću, smatra se prevozom isključivo u nekomercijalne svrhe.”</p> <p>(2) u članu 3 stav 2 se briše.</p>			<p>putnika ili tereta (u daljem tekstu: licenca).</p> <p>Za javni prevoz putnika ili tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju izdaje se licenca u međunarodnom drumskom saobraćaju za javni prevoz:</p> <ul style="list-style-type: none">- putnika;- tereta. <p>Za javni prevoz putnika ili tereta u unutrašnjem drumskom saobraćaju izdaje se licenca:</p> <p>1) u unutrašnjem drumskom saobraćaju za javni prevoz:</p> <ul style="list-style-type: none">- putnika;
---	--	--	--

			<p>- terete.</p> <p>2) u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju za javni prevoz:</p> <ul style="list-style-type: none">- linijski gradski i prigradski prevoz putnika;- auto-taksi prevoz putnika. <p>Za javni prevoz putnika u unutrašnjem drumskom saobraćaju limo servisom, izdaje se licenca za limo servis.</p> <p>Licencu iz stava 2, stava 3 tačka 1 i stava 4 ovog člana izdaje Ministarstvo.</p> <p>Licencu iz stava 3 tačka 2 ovog člana izdaje nadležni organ lokalne uprave.</p> <p>Prevoznik koji ima licencu za</p>	
--	--	--	--	--

			<p>međunarodni drumski saobraćaj nije dužan da ima licencu iz stava 3 tačka 1 ovog člana.</p> <p>Licenca nije potrebna za:</p> <ol style="list-style-type: none">1) prevoz poštanskih pošiljki;2) prevoz oštećenih, odnosno neispravnih vozila;3) sopstvene potrebe;4) vozila državnih organa, vozila kojima se obavlja komunalna djelatnost, medicinski i humanitarni prevoz i prevoz vozilima u slučaju elementarnih i	
--	--	--	---	--

			<p>drugih nepogoda;</p> <p>5) vozila ili skup vozila kojima se obavlja prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone; i</p> <p>6) vozila čija najveća dozvoljena brzina ne prelazi 40 km/h.</p>	
<p>(3) Član 5 zamjenjuje se sljedećim tekstom:</p> <p>„Član 5 Uslovi u vezi sa zahtjevom za uspostavljanje</p> <p>1. Kako bi ispunilo uslov iz člana 3 stav 1 tačka (a), u državi članici u kojoj ima sjedište, preduzeće mora:</p> <p>(a) imati poslovne prostorije u kojima može da pristupi originalima svojih osnovnih poslovnih dokumenata, bilo u elektronskom ili u drugom obliku, a posebno: ugovorima o prevozu, dokumentima koji se odnose na vozila koja su na raspolaganju preduzeću, računovodstvenim dokumentima,</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p>Član 14 Poslije člana 19 dodaje se novi član koji glasi:</p> <p>„Stvarno sjedište Član 19a Prevoznik ima stvarno sjedište, odnosno prebivalište na teritoriji Crne Gore, ako:</p> <p>1) ima poslovne prostorije u kojima je omogućen pristup originalnoj poslovnoj dokumentaciji u elektronskom ili drugom obliku, a naročito: ugovorima o prevozu,</p>	Fully harmonized	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Djelatnost javnog prevoza</p> <p>Član 17</p> <p>Djelatnost javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju mogu obavljati</p>	

<p>dokumentima o upravljanju osobljem, ugovorima o radu, dokumentima o socijalnom osiguranju, dokumentima koji sadrže podatke o upućivanju i angažovanju vozača, dokumentima koji sadrže podatke u vezi sa kabotažom, vremenima vožnje i odmora, kao i bilo kojim drugim dokumentom u koji nadležni organ mora imati uvid radi provjere usklađenosti preduzeća sa uslovima propisanim ovom Regulativom;</p> <p>(b) organizovati aktivnost svoje flote vozila na takav način da se vozila koja su mu na raspolaganju i koja se koriste u međunarodnom prevozu vraćaju u jedan od operativnih centara u toj državi članici najkasnije u roku od osam nedjelja od napuštanja teritorije te države članice;</p> <p>(c) biti upisano u registar privrednih društava te države članice ili u sličan registar, kad god je to propisano nacionalnim pravom;</p> <p>(d) biti obveznik poreza na prihod i, kad god je to propisano nacionalnim pravom, imati važeći registracioni broj za porez na dodatu vrijednost;</p> <p>(e) nakon što je odobrenje izdato, imati na raspolaganju jedno ili više vozila koja su registrovana ili stavljena u saobraćaj i ovlašćena za upotrebu u skladu sa zakonodavstvom te države članice, bez obzira na to da li su ta vozila u punom</p>	<p>dokumentaciji o vozilima kojima raspolaže, računovodstvenoj dokumentaciji, dokumentaciji o zaposlenima, ugovorima o radu, podacima o angažmanu vozača, evidencijama o putovanjima, trajanju vožnje i vremenima odmora vozača, kao i drugoj dokumentaciji kojom se dokazuje ispunjenost uslova propisanih ovim zakonom;</p> <p>2) bude upisan u registar obveznika poreza na dohodak i poreza na dodatu vrijednost, u skladu sa zakonom;</p> <p>3) administrativne i komercijalne poslove obavlja djelotvorno i kontinuirano, tako što u svojim poslovnim prostorijama posjeduje odgovarajuću opremu i infrastrukturu iz tačke 1 ovog stava i upravlja raspoloživim prevoznim kapacitetima na djelotvoran i kontinuiran način.“</p> <p style="text-align: center;">Član 15</p> <p style="text-align: center;">Član 21 mijenja se i glasi: „Radi ispunjavanja uslova finansijske sposobnosti, pravno lice ili</p>		<p>prevoznici koji su registrovani u Centralnom registru privrednih subjekata (u daljem tekstu: CRPS) za obavljanje djelatnosti javnog prevoza putnika ili tereta i imaju licencu za javni prevoz putnika ili tereta.</p>	
--	---	--	---	--

<p>vlasništvu ili, na primjer, pod ugovorom o kupovini na lizing, ugovorom o zakupu ili lizing ugovorom;</p> <p>(f) efektivno i kontinuirano obavljati svoje administrativne i komercijalne aktivnosti, sa odgovarajućom opremom i sredstvima u poslovnim prostorijama iz tačke (a), koje se nalaze u toj državi članici, i efektivno i kontinuirano upravljati svojim prevoznim operacijama koristeći vozila iz tačke (g), uz odgovarajuću tehničku opremu koja se nalazi u toj državi članici;</p> <p>(g) stalno imati na redovnom raspolaganju broj vozila koja ispunjavaju uslove iz tačke (e) i vozače koji su uobičajeno bazirani u operativnom centru u toj državi članici, u oba slučaja srazmjerno obimu prevoznih operacija koje preduzeće obavlja.</p> <p>2. Pored uslova propisanih u stavu 1 ovog člana, države članice mogu zahtijevati da preduzeće, u državi članici u kojoj ima sjedište:</p> <p>(a) ima, srazmjerno obimu svoje djelatnosti, odgovarajuće kvalifikovano administrativno osoblje u svojim prostorijama ili upravnika prevoza koji je dostupan u uobičajeno radno vrijeme;</p> <p>(b) ima, srazmjerno obimu svoje djelatnosti, operativnu infrastrukturu, osim tehničke opreme iz tačke (f) stava 1, na teritoriji te države članice, uključujući</p>	<p>preduzetnik mora biti u mogućnosti da u svakom trenutku tokom poslovne godine ispunjava svoje finansijske obaveze.</p> <p>Finansijsku sposobnost ima pravno lice ili preduzetnik koje raspolaže kapitalom u iznosu od najmanje:</p>			
---	--	--	--	--

<p>kancelariju koja je otvorena u uobičajeno radno vrijeme.”</p>				
<p>(4) Član 6 se mijenja i glasi: (a) stav 1 se mijenja na sljedeći način: (i) drugi podstav zamjenjuje se sljedećim tekstom: „Prilikom utvrđivanja da li je preduzeće ispunilo taj uslov, države članice uzimaju u obzir ponašanje tog preduzeća, njegovih rukovalaca transportom, izvršnih direktora i svakog drugog relevantnog lica, koje može odrediti država članica. Svako upućivanje u ovom članu na osuđujuće presude, kazne ili povrede obuhvata osuđujuće presude, kazne koje su izrečene preduzeću, njegovim rukovaocima transportom, izvršnim</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p>Član 16</p> <p>U članu 22 st. 3 i 4 brišu se. Stav 5 mijenja se i glasi: „Izuzetno, lice koje je steklo visoko obrazovanje iz oblasti saobraćaja, transporta, logistike, ekonomije ili prava može se osloboditi polaganja dijela ispita za sticanje stručne osposobljenosti, ukoliko program studija obuhvata stručne oblasti utvrđene programom ispita.</p>	<p>Fully harmonized</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Dobar ugled</p> <p>Član 20</p> <p>Dobar ugled ima pravno lice, odnosno odgovorno lice u</p>	

<p>direktorima i svakom drugom relevantnom licu koje može odrediti država članica, kao i povrede koje su im stavljene na teret.”</p> <p>(ii) u tački (vi) tačke (a) trećeg podstava, riječ „i” se briše;</p> <p>(iii) u tački (a) trećeg podstava dodaje se sljedeća tačka: „(vii) poresko pravo; i”</p> <p>(iv) u tački (b) trećeg podstava dodaju se sljedeće tačke: „(xi) upućivanje radnika u drumskom saobraćaju; (xii) pravo koje se primjenjuje na ugovorne obaveze; (xiii) kabotaža.”</p> <p>(b) stav 2 se zamjenjuje sljedećim tekstem: „2. Za potrebe tačke (b) trećeg podstava stava 1, kada je rukovalac transportom ili prevozničko preduzeće osuđeno za teško krivično djelo ili mu je izrečena kazna za jednu od najtežih povreda pravila Unije navedenih u Aneksu IV, u jednoj ili više država članica, nadležni organ države članice sjedišta pokreće i u odgovarajućem i blagovremenom roku okončava upravni postupak, koji obuhvata, ako je potrebno, i inspekcijski nadzor na licu mjesta u poslovnim prostorijama predmetnog preduzeća.</p> <p>Tokom upravnog postupka rukovaocu transportom ili drugim zakonskim</p>	<p>Stav 6 mijenja se i glasi: „Izuzete iz stava 3 ovog člana može se odobriti samo za one djelove ispita koji se odnose na stručne oblasti za koje stečena kvalifikacija obuhvata sva stručna područja utvrđena programom ispita.“</p> <p>Poslije stava 7 dodaje se novi stav koji glasi: “Ako lice odgovorno za prevoz izgubi dobar ugled, u postupku rehabilitacije dužno je da ponovo podnese dokaze o stručnoj osposobljenosti u skladu sa ovim članom.”</p> <p>U stavu 8 riječi: „i ispit o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana” brišu se.</p> <p>U stavu 9 riječi: „i ispit o stručnoj osposobljenosti” brišu se.</p> <p>U stavu 10 poslije riječi „osposobljavanje” zarez i riječi: „polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana” brišu se.</p> <p>Poslije stava 10 dodaje se novi stav koji glasi: „Privredna komora dužna je da podnosi mjesečni izvještaj o izvršenim obukama Ministarstvu, a Ministarstvo je dužno da, najmanje jednom godišnje, utvrdi da Privredna komora ispunjava uslove iz člana 14 ovog zakona, o čemu sastavlja poseban izvještaj.“</p> <p>Poslije stava 12 dodaju se tri nova stava koja glase: „Polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana sprovodi Ministratsvo.“</p>		<p>pravnom licu ili preduzetnik, kao i zaposleno lice odgovorno za prevoz</p> <p>ako:</p> <p>1) nije bilo osuđivano za krivična djela protiv imovine, službene dužnosti, opšte sigurnosti ljudi i imovine, života i tijela, zdravlja ljudi, polne slobode, prava iz rada, platnog prometa i privrednog poslovanja, bezbjednosti javnog saobraćaja, životne sredine;</p> <p>2) mu nije bila izrečena zaštitna mjera zabrane vršenja djelatnosti javnog prevoza putnika ili tereta</p>	
--	--	--	--	--

<p>zastupnicima prevoznog preduzeća, shodno slučaju, mora se omogućiti da iznesu svoje argumente i objašnjenja.</p> <p>Tokom upravnog postupka nadležni organ ocjenjuje da li bi, zbog konkretnih okolnosti, gubitak dobrog ugleda predstavljao nesrazmjernu mjeru u konkretnom slučaju. U toj ocjeni, nadležni organ uzima u obzir broj težih povreda nacionalnih pravila i pravila Unije iz trećeg podstava stava 1, kao i broj najtežih povreda pravila Unije navedenih u Aneksu IV, za koje je rukovalac transportom ili prevozničko preduzeće osuđeno, odnosno za koje su im izrečene kazne. Svaki takav nalaz mora biti propisno obrazložen i opravdan.</p> <p>Ako nadležni organ utvrdi da bi gubitak dobrog ugleda bio nesrazmjernan, odlučiće da se smatra da predmetno preduzeće i dalje ima dobar ugled. Razlozi za takvu odluku unose se u nacionalni registar. Broj takvih odluka navodi se u izvještaju iz člana 26 stav 1.</p> <p>Ako nadležni organ ne utvrdi da bi gubitak dobrog ugleda bio nesrazmjernan, osuđujuća presuda ili kazna imaju za posljedicu gubitak dobrog ugleda.”</p> <p>(c) dodaje se sljedeći stav:</p> <p>„2a. Komisija donosi sprovedbene akte kojima utvrđuje listu kategorija, vrsta i stepena težine ozbiljnih povreda pravila</p>	<p>Za polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana plaća se naknada Ministarstvu.</p> <p>Visinu naknade iz stava 13 ovog člana utvrđuje Ministarstvo.“</p> <p>Dosadašnji st. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13 i 14 postaju st. 3, 4, 5, 7, 8, 9, 16 i 17.</p>		<p>u drumskom saobraćaju;</p> <p>3) nije osuđivano za druga krivična djela na zatvorsku kaznu dužu od godinu dana.</p> <p>Dobar ugled nema pravno, odnosno odgovorno lice u pravnom licu ili preduzetnik kao i zaposleno lice odgovorno za prevoz</p> <p>koje je u posljednje dvije godine više od dva puta, pravnosnažnom odlukom, bilo kažnjeno za teži prekršaj u vezi sa obavljanjem djelatnosti prevoza putnika ili tereta u drumskom saobraćaju u skladu sa ovim</p>	
--	---	--	--	--

<p>Unije iz tačke (b) trećeg podstava stava 1, koje, pored onih navedenih u Aneksu IV, mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda. Države članice uzimaju u obzir informacije o tim povredama, uključujući informacije dobijene od drugih država članica, prilikom određivanja prioriteta kontrola u skladu sa članom 12 stav 1.</p> <p>U tu svrhu, Komisija:</p> <p>(a) utvrđuje kategorije i vrste povreda koje se najčešće pojavljuju;</p> <p>(b) definiše stepen težine povreda u skladu sa njihovim potencijalom da stvore rizik od smrtnog ishoda ili teških povreda i da naruše konkurenciju na tržištu drumskog saobraćaja, uključujući narušavanje radnih uslova radnika u drumskom saobraćaju;</p> <p>(c) utvrđuje učestalost pojavljivanja preko koje se ponovljene povrede smatraju težim, uzimajući u obzir broj vozila koja se koriste za prevozne aktivnosti kojima upravlja rukovalac transportom.</p> <p>Ti sprovedbeni akti donose se u skladu sa postupkom razmatranja iz člana 25 stav 3.”</p>			<p>zakonom ili zakonom kojim je uređena bezbjednost saobraćaja, prevoz opasnih materija, radno vrijeme i pauze u toku radnog vremena mobilnih radnika, povredom prava po osnovu rada i nelegalnim zapošljavanjem, nelojalnom konkurencijom, korupcijom ili ako je obavljalo prevoz bez odgovarajuće licence, odnosno u suprotnosti sa odredbama međunarodnih ugovora.</p> <p>Težim prekršajem iz stava 2 ovog člana, smatra se prekršaj za koji je propisana novčana kazna u</p>	
---	--	--	--	--

			<p>iznosu od 1.500 eura ili većem, odnosno za fizičko lice u iznosu od 1.500 eura ili većem.</p> <p>Lice iz stava 1 ovog člana koje je bilo osuđivano i kojem su prestale pravne posljedice osude ispunjava uslov u pogledu dobrog ugleda.</p>	
--	--	--	--	--

<p>(5) Član 7 se mijenja i glasi:</p> <p>(a) u stavu 1, prvi podstav zamjenjuje se sljedećim tekstom: „1. Kako bi ispunilo uslov iz člana 3 stav 1 tačka (c), preduzeće mora u svakom trenutku biti u mogućnosti da ispunjava svoje finansijske obaveze tokom finansijske godine. Preduzeće dokazuje, na osnovu godišnjih finansijskih izvještaja koje je ovjerio revizor ili lice sa odgovarajućim ovlaštenjima, da za svaku godinu raspolaže kapitalom i rezervama u ukupnom iznosu od najmanje: (a) 9 000 EUR, za prvo upotrijebljeno motorno vozilo; (b) 5 000 EUR za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju vozila koja ima najveću dozvoljenu masu veću od 3,5 tona; i (c) 900 EUR za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju vozila koja ima najveću dozvoljenu masu veću od 2,5 tone, ali ne veću od 3,5 tone.</p> <p>Preduzeća koja se bave djelatnošću drumskog prevoza tereta isključivo pomoću motornih vozila ili kombinacija vozila koja imaju najveću dozvoljenu masu veću od 2,5 tone, ali ne veću od 3,5 tone, dokazuju, na osnovu godišnjih finansijskih izvještaja koje je ovjerio revizor ili lice sa odgovarajućim ovlaštenjima, da za svaku godinu raspolažu kapitalom i rezervama u ukupnom iznosu od najmanje:</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p style="text-align: center;">Član 15</p> <p>Član 21 mijenja se i glasi: „Radi ispunjavanja uslova finansijske sposobnosti, pravno lice ili preduzetnik mora biti u mogućnosti da u svakom trenutku tokom poslovne godine ispunjava svoje finansijske obaveze. Finansijsku sposobnost ima pravno lice ili preduzetnik koje raspolaže kapitalom u iznosu od najmanje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) 9.000 eura za prvo motorno vozilo; 5) 5.000 eura za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju vozila čija dozvoljena masa prelazi 3.500 kg; 6) 900 eura za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju vozila čija dozvoljena masa prelazi 2.500 kg, ali ne prelazi 3.500 kg. <p>Pravno lice ili preduzetnik koji obavlja djelatnost prevoza tereta u drumskom saobraćaju isključivo motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dozvoljena masa prelazi 2,5 kg, ali ne prelazi 3.500 kg, dužni su, dokazati da raspolažu kapitalom u iznosu od najmanje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) 1.800 eura za prvo vozilo; i 4) 900 eura za svako dodatno vozilo. 	Fully harmonized		
---	---	------------------	--	--

<p>(a) 1 800 EUR za prvo vozilo koje koriste; i</p> <p>(b) 900 EUR za svako dodatno vozilo koje koriste.</p> <p>Države članice mogu zahtijevati da preduzeća osnovana na njihovoj teritoriji dokažu da za ta vozila imaju na raspolaganju iste iznose kapitala i rezervi kao za vozila iz prvog podstava. U tom slučaju, nadležni organ dotične države članice obavještava o tome Komisiju, a Komisija te informacije objavljuje javno.”;</p> <p>(b) dodaje se sljedeći stav: „1a. Pored uslova iz stava 1, države članice mogu zahtijevati da preduzeće, rukovalac transportom ili bilo koje drugo relevantno lice koje mogu odrediti države članice, nema neizmirene dugove koji nijesu lične obaveze prema subjektima javnog prava i da nije u stečaju niti u postupku insolventnosti ili likvidacije.”;</p> <p>(c) stav 2 se zamjenjuje sljedećim tekstom: „2. Izuzetno od stava 1, nadležni organ može prihvatiti ili zahtijevati da preduzeće svoju finansijsku sposobnost dokaže potvrdom koju utvrdi nadležni organ, kao što je bankarska garancija ili osiguranje, uključujući osiguranje od profesionalne odgovornosti, izdatim od jedne ili više banaka ili drugih finansijskih institucija, uključujući društva za osiguranje, ili</p>	<p>Finansijska sposobnost iz stava 1 ovog člana dokazuje se jednom od sljedećih isprava:</p> <ol style="list-style-type: none"> 7) kopijom bilansa stanja za prethodnu poslovnu godinu dostavljenog nadležnom poreskom organu; 8) izvodom iz CRPS o visini osnivačkog kapitala; 9) ispravom u kojoj su navedena stalna sredstva, uključujući troškove nabavke ili plaćanja vozila, poslovnih prostorija, uređaja i opreme, u vlasništvu prevoznika; 10) vlasničkim listom za neopterećene nepokretnosti koje prevoznik koristi u obavljanju djelatnosti; 11) garancijom banke ili druge finansijske institucije; 12) polisom osiguranja od profesionalne odgovornosti.” 			
--	---	--	--	--

drugim obavezujućim dokumentom kojim se daje solidarna garancija za preduzeće u pogledu iznosa navedenih u stavu 1.”;

(d) dodaje se sljedeći stav:

„2a. Izuzetno od stava 1, u odsustvu ovjerenih godišnjih finansijskih izvještaja za godinu registracije preduzeća, nadležni organ prihvata da preduzeće svoju finansijsku sposobnost dokaže potvrdom, kao što je bankarska garancija, dokument finansijske institucije kojim se potvrđuje pristup kreditu u ime preduzeća, ili drugim obavezujućim dokumentom koji odredi nadležni organ, kojim se dokazuje da preduzeće ima na raspolaganju iznose navedene u stavu 1.”

<p>drugim obavezujućim dokumentom kojim se daje solidarna garancija za preduzeće u pogledu iznosa navedenih u stavu 1.”;</p>				
<p>(d) dodaje se sljedeći stav:</p>				
<p>„2a. Izuzetno od stava 1, u odsustvu ovjerenih godišnjih finansijskih izvještaja za godinu registracije preduzeća, nadležni organ prihvata da preduzeće svoju finansijsku sposobnost dokaže potvrdom, kao što je bankarska garancija, dokument finansijske institucije kojim se potvrđuje pristup kreditu u ime preduzeća, ili drugim obavezujućim dokumentom koji odredi nadležni organ, kojim se dokazuje da preduzeće ima na raspolaganju iznose navedene u stavu 1.”</p>				

<p>(6) Član 8 se mijenja na sljedeći način: (a) stav 5 se zamjenjuje sljedećim tekstom: „5. Države članice mogu podsticati periodičnu obuku iz oblasti navedenih u Aneksu I, u trogodišnjim intervalima, kako bi se obezbijedilo da lice ili lica iz stava 1 budu dovoljno upoznata sa razvojem u sektoru.”;</p> <p>(b) stav 9 se zamjenjuje sljedećim tekstom: „9. Komisija je ovlašćena da donosi delegirane akte, u skladu sa članom 24a, radi izmjene Aneksa I, II i III, u cilju njihovog prilagođavanja razvoju tržišta i tehničkom napretku.”;</p> <p>(7) u članu 9 dodaje se sljedeći stav: „Za svrhu izdavanja licence preduzeću za drumski prevoz tereta koje obavlja prevoz isključivo motornim vozilima ili kombinacijama vozila čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone, države članice mogu odlučiti da izuzmu od polaganja ispita iz člana 8 stav 1 lica koja pruže dokaz da su neprekidno upravljala, u periodu od 10 godina prije 20. avgusta 2020. godine, preduzećem iste vrste.”;</p> <p>(8) u članu 11 stav 4 treći podstav se briše.</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p style="text-align: center;">Član 16</p> <p style="text-align: center;">U članu 22 st. 3 i 4 brišu se. Stav 5 mijenja se i glasi: „Izuzetno, lice koje je steklo visoko obrazovanje iz oblasti saobraćaja, transporta, logistike, ekonomije ili prava može se osloboditi polaganja dijela ispita za sticanje stručne osposobljenosti, ukoliko program studija obuhvata stručne oblasti utvrđene programom ispita. Stav 6 mijenja se i glasi: „Izuzeće iz stava 3 ovog člana može se odobriti samo za one djelove ispita koji se odnose na stručne oblasti za koje stečena kvalifikacija obuhvata sva stručna područja utvrđena programom ispita.“ Poslije stava 7 dodaje se novi stav koji glasi: “Ako lice odgovorno za prevoz izgubi dobar ugled, u postupku rehabilitacije dužno je da ponovo podnese dokaze o stručnoj osposobljenosti u skladu sa ovim članom.” U stavu 8 riječi: „i ispit o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana“ brišu se. U stavu 9 riječi: „i ispit o stručnoj osposobljenosti“ brišu se. U stavu 10 poslije riječi „osposobljavanje“ zarez i riječi: „polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana“ brišu se.</p>	Fully harmonized		
---	---	------------------	--	--

	<p>Poslije stava 10 dodaje se novi stav koji glasi:</p> <p>„Privredna komora dužna je da podnosi mjesečni izvještaj o izvršenim obukama Ministarstvu, a Ministarstvo je dužno da, najmanje jednom godišnje, utvrdi da Privredna komora ispunjava uslove iz člana 14 ovog zakona, o čemu sastavlja poseban izvještaj.“</p> <p>Poslije stava 12 dodaju se tri nova stava koja glase:</p> <p>„Polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana sprovodi Ministratsvo.“</p> <p>Za polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana plaća se naknada Ministarstvu.</p> <p>Visinu naknade iz stava 13 ovog člana utvrđuje Ministarstvo.“</p>			
--	--	--	--	--

<p>(9) Član 12 se mijenja na sljedeći način: (a) stav 1 se zamjenjuje sljedećim tekstom: „1. Nadležni organi redovno nadziru da li subjekti kojima su dali ovlaštenje za obavljanje djelatnosti operatera drumskog prevoza i dalje ispunjavaju uslove utvrđene u članu 3 ove Regulative. U tu svrhu, države članice vrše kontrole, uključujući, kada je to prikladno, inspekcijske nadzore na licu mjesta u prostorijama dotičnog prevoznika, ciljano usmjerene na one subjekte koji su razvrstani kao subjekti sa povećanim rizikom. U te svrhe, države članice proširuju sistem ocjenjivanja rizika koji su uspostavile u skladu sa članom 9 Direktive 2006/22/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta (*) tako da obuhvati sve povrede propisane članom 6 ove Regulative.”</p> <p>(10) u članu 13 stav 1, tačka (c) se zamjenjuje sljedećim tekstom: „(c) rok koji ne prelazi šest mjeseci, u slučaju kada uslov finansijske sposobnosti nije bio ispunjen, kako bi se dokazalo da je taj uslov ponovo trajno ispunjen.”;</p> <p>(11) Član 14 se mijenja na sljedeći način: (a) u stavu 1 dodaje se sljedeći podstav: „Nadležni organ neće rehabilitovati rukovodioca transporta prije isteka roka od jedne godine od dana gubitka dobrog ugleda i, u svakom slučaju, ne prije nego što rukovodilac transporta dokaže da je</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p>Član 16</p> <p>U članu 22 st. 3 i 4 brišu se. Stav 5 mijenja se i glasi: „Izuzetno, lice koje je steklo visoko obrazovanje iz oblasti saobraćaja, transporta, logistike, ekonomije ili prava može se osloboditi polaganja dijela ispita za sticanje stručne osposobljenosti, ukoliko program studija obuhvata stručne oblasti utvrđene programom ispita. Stav 6 mijenja se i glasi: „Izuzeće iz stava 3 ovog člana može se odobriti samo za one djelove ispita koji se odnose na stručne oblasti za koje stečena kvalifikacija obuhvata sva stručna područja utvrđena programom ispita.“ Poslije stava 7 dodaje se novi stav koji glasi: “Ako lice odgovorno za prevoz izgubi dobar ugled, u postupku rehabilitacije dužno je da ponovo podnese dokaze o stručnoj osposobljenosti u skladu sa ovim članom.”</p> <p>U stavu 8 riječi: „i ispit o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana“ brišu se. U stavu 9 riječi: „i ispit o stručnoj osposobljenosti“ brišu se. U stavu 10 poslije riječi „osposobljavanje“ zarez i riječi: „polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana“ brišu se.</p>	<p>Fully harmonized</p>		
---	---	-------------------------	--	--

<p>pohađao odgovarajuću obuku u trajanju od najmanje tri mjeseca ili položio ispit iz oblasti navedenih u dijelu I Aneksa I ove Regulative.”;</p> <p>(b) stav 2 se zamjenjuje sljedećim tekstom: „2. Dok se ne preduzme mjera rehabilitacije u skladu sa relevantnim odredbama nacionalnog prava i stavom 1 ovog člana, sertifikat o profesionalnoj osposobljenosti iz člana 8 stav 8 rukovaoca transporta koji je proglašen nepodobnim više neće biti važeći ni u jednoj državi članici.”.</p>	<p>Poslije stava 10 dodaje se novi stav koji glasi: „Privredna komora dužna je da podnosi mjesečni izvještaj o izvršenim obukama Ministarstvu, a Ministarstvo je dužno da, najmanje jednom godišnje, utvrdi da Privredna komora ispunjava uslove iz člana 14 ovog zakona, o čemu sastavlja poseban izvještaj.“</p> <p>Poslije stava 12 dodaju se tri nova stava koja glase: „Polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana sprovodi Ministratsvo.“</p> <p>Za polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana plaća se naknada Ministarstvu. Visinu naknade iz stava 13 ovog člana utvrđuje Ministarstvo.“</p>			
---	---	--	--	--

<p>(12) Član 16 se mijenja na sljedeći način:</p> <p>(a) stav 2 se mijenja na sljedeći način:</p> <p>(i) tačka (c) se zamjenjuje sljedećim tekstom: „(c) imena rukovodilaca transporta koji su određeni kao lica koja ispunjavaju uslove iz člana 3 u pogledu dobrog ugleda i profesionalne osposobljenosti ili, shodno slučaju, ime zakonskog zastupnika;“;</p> <p>(ii) dodaju se sljedeće tačke: „(g) registarske oznake vozila koja su na raspolaganju preduzeću u skladu sa tačkom (g) člana 5 stav 1; (h) broj lica zaposlenih u preduzeću na dan 31. decembar prethodne godine, koji se unosi u nacionalni registar najkasnije do 31. marta svake godine; (i) ocjena rizika preduzeća u skladu sa članom 9 stav 1 Direktive 2006/22/EZ.“;</p> <p>(iii) drugi, treći i četvrti podstav se zamjenjuju sljedećim tekstom: „Podaci iz tačkaka (a) do (d) prvog podstava javno su dostupni, u skladu sa relevantnim odredbama o zaštiti podataka o ličnosti.</p> <p>Države članice mogu odlučiti da podatke iz tačkaka (e) do (i) prvog podstava vode u posebnim registrima. U tom slučaju, podaci iz tačkaka (e) i (f) stavljaju se na raspolaganje na zahtjev ili će biti neposredno dostupni svim nadležnim organima dotične države članice. Tražene</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p>Član 23</p> <p>U članu 29 stav 3 poslije alineje 10, dodaju se četiri nove alineje koje glase:</p> <p>„- imena i prezimena osoba proglašanih bez dobrog ugleda, sve dok te osobe ponovno ne steknu dobar ugled u skladu sa članom 20 stav 4 ovog zakona, kao i rehabilitirajuće mjere;</p> <p>- broj osoba zaposlenih kod prevoznika na dan 31. decembar prethodne godine, što se upisuje u nacionalni registar do 31. marta svake godine;</p> <p>- podaci o pravosnažnim odlukama o kažnjavanju prevoznika ili lica odgovornog za prevoz za teže prekršaje koji mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda u skladu sa ovim zakonom;</p> <p>- podaci o ocjeni rizika prevoznika utvrđenoj na osnovu evidencije o počinjenim prekršajima i rezultata kontrola u drumskom saobraćaju.“</p> <p>Stav 6 mijenja se i glasi: „Bliži sadržaj, tehničke karakteristike i način vođenja registra prevoznika propisuje Ministarstvo.“</p>	<p>Fully harmonized</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Registar prevoznika</p> <p>Član 29</p> <p>Prevoznici koji su dobili licencu upisuju se u registar prevoznika.</p> <p>Registar prevoznika je jedinstveni nacionalni registar prevoznika koji vodi Ministarstvo.</p> <p>U registar prevoznika upisuju se sljedeći podaci:</p> <p>- naziv i sjedište odnosno ime i prebivalište prevoznika;</p>	
---	---	-------------------------	---	--

<p>informacije dostavljaju se u roku od pet radnih dana od dana prijema zahtjeva.</p> <p>Podaci iz tačaka (g), (h) i (i) prvog podstava biće dostupni nadležnim organima tokom kontrola na putu najkasnije u roku od 12 mjeseci od stupanja na snagu sprovedbenog akta donijetog u skladu sa stavom 6, kojim se preciziraju funkcionalnosti koje omogućavaju da se ti podaci učine dostupnim nadležnim organima tokom kontrola na putu.</p> <p>Podaci iz tačaka (e) do (i) prvog podstava biće dostupni samo organima, osim nadležnih organa, ukoliko su ti organi na odgovarajući način ovlašćeni za vršenje nadzora i izricanje kazni u sektoru drumskog saobraćaja, a njihovi službenici položili zakletvu o čuvanju tajne ili su na drugi način pod formalnom obavezom čuvanja službene tajne.“;</p> <p>(b) stav 4 se zamjenjuje sljedećim tekstom: „4. Države članice preduzimaju sve neophodne mjere kako bi obezbijedile da svi podaci sadržani u nacionalnom elektronskom registru budu ažurni i tačni.“</p> <p>(c) u stavu 6 dodaju se sljedeći podstavovi: „Najkasnije u roku od 14 mjeseci od usvajanja sprovedbenog akta o zajedničkoj formuli za izračunavanje</p>			<ul style="list-style-type: none"> - ime i prezime lica odgovornog za prevoz; - vrsta javnog prevoza za koji je licenca izdata; - broj i datum izdavanja licence; - datum isteka licence, odnosno izvoda licence; - datum pravosnažne odluke o kažnjavanju za teži prekršaj iz člana 20 st. 2 i 3 ovog zakona; - datum ukidanja licence; - datum privremenog ukidanja licence, odnosno izvoda licence; - datum isteka roka privremenog ukidanja licence, 	
---	--	--	--	--

<p>ocjene rizika iz člana 9 stav 1 Direktive 2006/22/EZ, Komisija donosi sprovedbene akte kojima se preciziraju funkcionalnosti koje omogućavaju da se podaci iz tačaka (g), (h) i (i) prvog podstava stava 2 učine dostupnim nadležnim organima tokom kontrola na putu.</p> <p>Ti sprovedbeni akti donose se u skladu sa savjetodavnim postupkom iz člana 25 stav 2.“;</p> <p>(d) stav 7 se briše.</p>			<p>odnosno izvoda licence;</p> <p>- datum izdavanja izvoda licence, registarska oznaka vozila, nosivost, godina proizvodnje, vrsta, marka i tip vozila, broj šasije sa VIN oznakom, tip motora, emisije buke i izduvnih gasova-Euro/Eko i datum prestanka važenja izvoda licence.</p> <p>Registar prevoznika vodi se u elektronskoj formi na način koji omogućava povezivanje i razmjenu podataka sa registrima prevoznika država članica Evropske unije.</p>
---	--	--	---

			<p>Registar prevoznika objavljuje se na internet stranici Ministarstva.</p> <p>Bliži sadržaj i način vođenja registra prevoznika propisuje Ministarstvo.</p>	
--	--	--	--	--

<p>(13) Član 18 se mijenja i glasi:</p> <p>„Član 18 Administrativna saradnja između država članica</p> <p>1. Države članice određuju nacionalnu kontakt tačku odgovornu za razmjenu informacija sa drugim državama članicama u vezi sa primjenom ove Regulative. Države članice dostavljaju Komisiji imena i adrese svojih nacionalnih kontakt tačaka najkasnije do 4. decembra 2011. godine. Komisija sastavlja listu svih kontakt tačaka i dostavlja je državama članicama.</p> <p>2. Nadležni organi država članica tijesno sarađuju i bez odlaganja pružaju jedni drugima uzajamnu pomoć i sve druge relevantne informacije radi olakšavanja sprovođenja i obezbjeđivanja primjene ove Regulative.</p> <p>3. Nadležni organi država članica razmjenjuju informacije o osudama i sankcijama za sve teške povrede iz člana 6 stav 2. Država članica koja primi obavještenje o teškoj povredi iz člana 6 stav 2, koja je za posljedicu imala osuđujuću presudu ili sankciju u drugoj državi članici tokom prethodne dvije godine, evidentira tu povredu u</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p>Član 54</p> <p>Član 131 mijenja se i glasi: „Nacionalna kontakt tačka Član 131</p> <p>Ministarstvo uspostavlja Nacionalnu kontakt tačku za razmjenu informacija o prevozniciima u drumskom saobraćaju. Nacionalna kontakt tačka omogućava razmjenu informacija sa nadležnim nacionalnim kontakt tačkama država članica Evropske unije i sa nacionalnim nadležnim organima – u vezi sa podacima o vozilima i njihovim vlasnicima ili korisnicima.“</p> <p>Član 62</p> <p>Poslije člana 137 dodaje se novi član koji glasi: “Izveštavanje o inspekcijskom nadzoru Član 137a</p> <p>Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji podatke o izvršenim inspekcijskom nadzoru i to:</p> <p>6) u vezi sa tehničkim stanjem vozila – svake dvije godine, najkasnije do 31. marta, nakon završetka izvještajnog perioda, u skladu sa obrascem iz stava 3 ovog člana;</p> <p>7) u obimu utvrđenom Regulativom (EZ) br. 561/2006 – u skladu sa obrascem iz člana</p>	<p>Fully harmonized</p>		
--	--	-------------------------	--	--

<p>svom nacionalnom elektronskom registru.</p> <p>4. Države članice odgovaraju na zahtjeve za informacije svih nadležnih organa drugih država članica i sprovode kontrole, inspekcije i istrage u vezi sa poštovanjem uslova iz člana 3 stav 1 tačka (a) od strane operatera u drumskom saobraćaju koji su osnovani na njihovoj teritoriji. Takvi zahtjevi za informacije mogu obuhvatiti pristup dokumentima potrebnim za dokazivanje da su ispunjeni uslovi iz člana 5. Zahtjevi za informacije nadležnih organa država članica moraju biti propisno obrazloženi i potkrijepljeni razlozima. U tu svrhu, zahtjevi moraju da sadrže vjerodostojne naznake mogućih povreda člana 3 stav 1 tačka (a), da naznače svrhu zahtjeva i da dovoljno detaljno preciziraju informacije i dokumenta koji se traže.</p> <p>5. Države članice dostavljaju informacije koje traže druge države članice, u skladu sa stavom 4, u roku od 30 radnih dana od dana prijema zahtjeva. Kraći rok može biti međusobno dogovoren između država članica.</p> <p>6. Ako zahtijevana država članica smatra da zahtjev nije dovoljno obrazložen,</p>	<p>17 te uredbe, svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka dvogodišnjeg izvještajnog perioda;</p> <p>8) u obimu utvrđenom članom 26 Regulativom (EZ) br. 1071/2009 – svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka dvogodišnjeg izvještajnog perioda;</p> <p>9) u obimu utvrđenom drugom i trećom rečenicom člana 17 stav 3 Regulativom (EZ) br. 1072/2009 – godišnje, najkasnije do 31. marta naredne godine;</p> <p>10) u vezi sa masama vozila ili kombinacijama vozila – svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka izvještajnog perioda koji obuhvata dvije kalendarske godine koje prethode godini u kojoj organi iz stava 3 ovog člana dostavljaju Ministarstvu objedinjene informacije o inspekcijama masa vozila ili kombinacija vozila, uključujući broj izvršenih inspekcija i broj vozila ili kombinacija vozila kod kojih je utvrđeno prekoračenje dozvoljene mase.</p>			
---	---	--	--	--

<p>ona o tome obavještava državu članicu podnosioca zahtjeva u roku od 10 radnih dana od dana prijema zahtjeva. Država članica podnosilac zahtjeva dodatno obrazlaže zahtjev. Ukoliko država članica podnosilac zahtjeva nije u mogućnosti dodatno da obrazloži zahtjev, zahtijevana država članica može odbiti zahtjev.</p> <p>7. Ako je teško postupiti po zahtjevu za informacije ili sprovesti kontrole, inspekcije ili istrage, zahtijevana država članica o tome obavještava državu članicu podnosioca zahtjeva u roku od 10 radnih dana od dana prijema zahtjeva, navodeći razloge za teškoće. Dotične države članice međusobno razmatraju pitanje s ciljem pronalaženja rješenja za nastale teškoće. U slučaju ponavljanoog kašnjenja u dostavljanju informacija državi članici podnosiocu zahtjeva, o tome se obavještava Komisija, koja preduzima odgovarajuće mjere.</p> <p>8. Razmjena informacija iz stava 3 ovog člana vrši se putem sistema za razmjenu poruka, odnosno Evropskih registara drumskih prevozničkih preduzeća (ERRU) uspostavljenih Regulativom Komisije (EU) br. 1213/2010 (*). Administrativna saradnja</p>	<p>Ministarstvo vodi evidenciju statističkih podataka o kontrolama vremena vožnje i zaustavljanja, obaveznih pauza i odmora vozača koji obavljaju drumski prevoz, na osnovu podataka Inspekcije za drumski saobraćaj i organa uprave nadležnog za policijske poslove, i to prema sljedećim kategorijama:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) kategorija puta; 5) država u kojoj je registrovano kontrolisano vozilo; 6) tip tahografa – analogni ili digitalni. <p>Organ uprave nadležan za policijske poslove i Inspekcija za drumski saobraćaj dostavljaju Ministarstvu podatke iz stava 2 ovog člana, u pisanom i elektronskom obliku, najkasnije do 31. jula godine koja slijedi nakon izvještajne godine.”</p>			
--	--	--	--	--

<p>i uzajamna pomoć između nadležnih organa država članica, predviđene u stavovima 4 do 7 ovog člana, sprovode se putem Sistema za informacije o unutrašnjem tržištu (IMI), uspostavljenog Regulativom (EU) br. 1024/2012 Evropskog parlamenta i Savjeta (**). U tu svrhu, svaka država članica može da odredi kontakt tačku iz stava 1 ovog člana kao nadležni organ i o tome obavještava Komisiju putem IMI sistema.</p> <p>9. Države članice obezbjeđuju da se informacije koje im se dostavljaju u skladu sa ovim članom koriste samo u svrhe u vezi sa pitanjem(a) za koje su tražene. Svaka obrada ličnih podataka vrši se isključivo u svrhu ispunjavanja ove Regulative i u skladu sa Regulativom (EU) 2016/679 Evropskog parlamenta i Savjeta (***)</p> <p>10. Uzajamna administrativna saradnja i pomoć obezbjeđuju se besplatno.</p> <p>11. Zahtjev za informacije ne sprečava nadležne organe da preduzmu mjere u skladu sa relevantnim nacionalnim i pravom Unije, radi ispitivanja i sprječavanja navodnih povreda ove Regulative.</p>				
--	--	--	--	--

<p>(14) U članu 23 dodaju se sljedeći stavovi:</p> <p>„Izuzetno od člana 1 stav 2, do 21. maja 2022. godine, preduzeća koja obavljaju drumski prevoz tereta u međunarodnom saobraćaju isključivo motornim vozilima ili kombinacijama vozila čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone, izuzimaju se od primjene odredaba ove Regulative, osim ako pravo države članice osnivanja ne propisuje drugačije.</p> <p>Izuzetno od člana 16 stav 2, obaveza unošenja rejtinga rizika preduzeća u nacionalne elektronske registre primjenjivaće se po isteku 14 mjeseci od dana stupanja na snagu sprovedbenog akta o jedinstvenoj formuli za izračunavanje rejtinga rizika iz člana 9 stav 1 Direktive 2006/22/EZ.“;</p> <p>(15) Član 24 se briše.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Nije primjenjivo</p>		
--	----------------------------------	-------------------------	--	--

<p>(16) dodaje se sljedeći član:</p> <p>„Član 24a Vršenje ovlašćenja za donošenje delegiranih akata</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ovlašćenje za donošenje delegiranih akata povjerava se Komisiji uz uslove utvrđene ovim članom. 2. Ovlašćenje za donošenje delegiranih akata iz člana 8 stav 9 povjerava se Komisiji na neodređeno vrijeme, počev od 20. avgusta 2020. godine. 3. Delegiranje ovlašćenja iz člana 8 stav 9 može u svakom trenutku opozvati Evropski parlament ili Savjet. Odlukom o opozivu prestaje da važi delegiranje ovlašćenja naznačeno u toj odluci. Ta odluka stupa na snagu danom koji slijedi nakon objavljivanja u Službenom listu Evropske unije ili kasnijeg datuma koji je u njoj naveden. Ona ne utiče na valjanost već donijetih delegiranih akata. 4. Prije donošenja delegiranog akta, Komisija konsultuje eksperte koje imenuje svaka država članica, u skladu sa principima utvrđenim u Međuinstitucionalnom sporazumu od 13. aprila 2016. godine o boljom zakonodavstvu (*). 	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Nije primjenjivo</p>		
---	----------------------------------	-------------------------	--	--

<p>5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istovremeno notifikue Evropskom parlamentu i Savjetu.</p> <p>6. Delegirani akt donijet na osnovu člana 8 stav 9 stupa na snagu samo ako Evropski parlament ili Savjet ne ulože prigovor u roku od dva mjeseca od dana notifikacije tog akta Evropskom parlamentu i Savjetu, ili ako, prije isteka tog roka, i Evropski parlament i Savjet obavijeste Komisiju da neće uložiti prigovor. Taj rok se, na inicijativu Evropskog parlamenta ili Savjeta, produžava za dodatna dva mjeseca.“</p> <p>(17) Član 25 mijenja se i glasi:</p> <p>(a) stav 2 se zamjenjuje sljedećim tekstom:</p> <p>„2. Kada se upućuje na ovaj stav, primjenjuje se član 4 Regulative (EU) br. 182/2011 Evropskog parlamenta i Savjeta (*).</p> <hr/> <p>(*)Regulative (EU) br. 182/2011 Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. februara 2011. godine o utvrđivanju pravila i opštih principa u vezi sa mehanizmima kontrole od strane država članica nad vršenjem izvršnih ovlašćenja Komisije (SL L 55, 28.2.2011, str. 13).“;</p>				
---	--	--	--	--

<p>(b) stav 3 se zamjenjuje sljedećim tekstom:</p> <p>„3. Kada se upućuje na ovaj stav, primjenjuje se član 5 Regulative (EU) br. 182/2011.“</p>				
--	--	--	--	--

<p>(18) Član 26 se mijenja i glasi:</p> <p>(a) naslov se zamjenjuje sljedećim: „Izveštavanje i preispitivanje“;</p> <p>(b) u stavu 1, tačka (b) se zamjenjuje sljedećim tekstom: „(b) broj izdatih ovlaštenja u skladu sa ovom Regulativom po godini i po vrsti, broj suspendovanih ovlaštenja, broj ukinutih ovlaštenja, broj odluka o nesposobnosti i razloge na kojima se te odluke zasnivaju. Izveštaji koji se odnose na period nakon 21. maja 2022. godine takođe sadrže i razvrstavanje ovih elemenata po: (i) operatorima drumskog prevoza putnika; (ii) operatorima drumskog prevoza tereta koji koriste isključivo motorna vozila ili kombinacije vozila čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone; i (iii) svim ostalim operatorima drumskog prevoza tereta;“;</p> <p>(c) dodaju se sljedeći stavovi: „3. Svake dvije godine države članice podnose Komisiji izvještaj o zahtjevima koje su uputile u skladu sa članom 18 stavovi 4 do 9, o odgovorima koje su dobile od drugih država članica i o mjerama koje su preduzele na osnovu dostavljenih informacija.</p> <p>4. Do 21. avgusta 2023. godine, na osnovu informacija koje prikupi od država članica u skladu sa stavom 3 i na osnovu dodatnih dokaza, Komisija</p>	<p style="text-align: center;">Član 62</p> <p>Poslije člana 137 dodaje se novi član koji glasi: “Izveštavanje o inspekcijskom nadzoru Član 137a</p> <p>Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji podatke o izvršenim inspekcijskom nadzoru i to:</p> <p>11) u vezi sa tehničkim stanjem vozila – svake dvije godine, najkasnije do 31. marta, nakon završetka izvještajnog perioda, u skladu sa obrascem iz stava 3 ovog člana;</p> <p>12) u obimu utvrđenom Regulativom (EZ) br. 561/2006 – u skladu sa obrascem iz člana 17 te uredbe, svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka dvogodišnjeg izvještajnog perioda;</p> <p>13) u obimu utvrđenom članom 26 Regulativom (EZ) br. 1071/2009 – svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka dvogodišnjeg izvještajnog perioda;</p> <p>14) u obimu utvrđenom drugom i trećom rečenicom člana 17 stav 3 Regulativom (EZ) br. 1072/2009 – godišnje, najkasnije do 31. marta naredne godine;</p>	<p>Fully harmonized</p>		
---	---	-------------------------	--	--

<p>podnosi Evropskom parlamentu i Savjetu detaljan izvještaj o stepenu administrativne saradnje između država članica, o eventualnim nedostacima u tom pogledu i o mogućim načinima za unapređenje saradnje. Na osnovu tog izvještaja, Komisija procjenjuje da li je potrebno predložiti dodatne mjere.</p> <p>5. Komisija vrši evaluaciju primjene ove Regulative do 21. avgusta 2023. godine i podnosi Evropskom parlamentu i Savjetu izvještaj o primjeni ove Regulative.</p> <p>6. Nakon izvještaja iz stava 5 ovog člana, Komisija redovno vrši evaluaciju ove Regulative i dostavlja rezultate evaluacije Evropskom parlamentu i Savjetu.</p> <p>7. Kada je to primjereno, izvještaji iz st. 5 i 6 ovog člana prate se odgovarajućim zakonodavnim prijedlozima.“.</p>	<p>15) u vezi sa masama vozila ili kombinacijama vozila – svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka izvještajnog perioda koji obuhvata dvije kalendarske godine koje prethode godini u kojoj organi iz stava 3 ovog člana dostavljaju Ministarstvu objedinjene informacije o inspekcijama masa vozila ili kombinacija vozila, uključujući broj izvršenih inspekcija i broj vozila ili kombinacija vozila kod kojih je utvrđeno prekoračenje dozvoljene mase.</p> <p>Ministarstvo vodi evidenciju statističkih podataka o kontrolama vremena vožnje i zaustavljanja, obaveznih pauza i odmora vozača koji obavljaju drumski prevoz, na osnovu podataka Inspekcije za drumski saobraćaj i organa uprave nadležnog za policijske poslove, i to prema sljedećim kategorijama:</p> <p>7) kategorija puta;</p> <p>8) država u kojoj je registrovano kontrolisano vozilo;</p> <p>9) tip tahografa – analogni ili digitalni.</p> <p>Organ uprave nadležan za policijske poslove i Inspekcija za drumski saobraćaj dostavljaju Ministarstvu podatke iz stava 2 ovog člana, u pisanom i elektronskom obliku, najkasnije do 31. jula</p>			
---	---	--	--	--

	godine koja slijedi nakon izvještajne godine.”			
--	--	--	--	--

<p>Član 2 Izmjene Regulative (EZ) br. 1072/2009 Regulativa (EZ) br. 1072/2009 se mijenja kako slijedi:</p> <p>(1) u članu 1, stav 5 se mijenja na sljedeći način:</p> <p>(a) tačka (c) se zamjenjuje sljedećim tekstom: „(c) do 20. maja 2022. godine: prevoz robe vozilima čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone;“;</p> <p>(b) dodaje se sljedeća tačka: „(ca) od 21. maja 2022. godine: prevoz robe vozilima čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 2,5 tone;“;</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p style="text-align: center;">Član 12</p> <p>U članu 18 stav 8 tačka 5 mijenja se i glasi: „vozila ili skup vozila kojima se obavlja međunarodni prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 2,5 tone, odnosno vozila ili skup vozila kojima se obavlja unutrašnji prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone; i“</p>	<p>Fully harmonized</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Vrste licenci za javni prevoz putnika i tereta</p> <p>Član 18</p> <p>Javni prevoz putnika ili tereta u drumskom saobraćaju prevoznik obavlja na osnovu licence za javni prevoz putnika ili tereta (u daljem tekstu: licenca).</p> <p>Za javni prevoz putnika ili tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju izdaje se licenca u međunarodnom drumskom</p>	
---	--	-------------------------	---	--

			<p>saobraćaju za javni prevoz:</p> <ul style="list-style-type: none">- putnika;- tereta. <p>Za javni prevoz putnika ili tereta u unutrašnjem drumskom saobraćaju izdaje se licenca:</p> <p>1) u unutrašnjem drumskom saobraćaju za javni prevoz:</p> <ul style="list-style-type: none">- putnika;- terete. <p>2) u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju za javni prevoz:</p> <ul style="list-style-type: none">- linijski gradski i prigradski prevoz putnika;- auto-taksi prevoz putnika. <p>Za javni prevoz putnika u</p>	
--	--	--	--	--

			<p>unutrašnjem drumskom saobraćaju limo servisom, izdaje se licenca za limo servis.</p> <p>Licencu iz stava 2, stava 3 tačka 1 i stava 4 ovog člana izdaje Ministarstvo.</p> <p>Licencu iz stava 3 tačka 2 ovog člana izdaje nadležni organ lokalne uprave.</p> <p>Prevoznik koji ima licencu za međunarodni drumski saobraćaj nije dužan da ima licencu iz stava 3 tačka 1 ovog člana. Licenca nije potrebna za:</p> <ol style="list-style-type: none">1) prevoz poštanskih pošiljki;2) prevoz oštećenih, odnosno	
--	--	--	---	--

			<p>neispravnih vozila;</p> <p>3) sopstvene potrebe;</p> <p>4) vozila državnih organa, vozila kojima se obavlja komunalna djelatnost, medicinski i humanitarni prevoz i prevoz vozilima u slučaju elementarnih i drugih nepogoda;</p> <p>5) vozila ili skup vozila kojima se obavlja prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone; i</p> <p>6) vozila čija najveća dozvoljena brzina ne prelazi 40 km/h.</p>	
--	--	--	---	--

--	--	--	--	--

<p>(2) Član 4 se mijenja kako slijedi:</p> <p>(a) u stavu 2 treći podstav se briše;</p> <p>(b) stav 4 se zamjenjuje sljedećim tekstom:</p> <p>„4. Licenca Zajednice i ovjerene istinite kopije odgovaraju obrascu utvrđenom u Aneksu II, koji takođe propisuje uslove za njihovu upotrebu. One sadrže najmanje dvije od bezbjednosnih karakteristika navedenih u Aneksu I.</p> <p>U slučaju vozila koja se koriste za prevoz robe, čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone i za koja se primjenjuju niži finansijski zahtjevi utvrđeni u drugom podstavu člana 7 stav 1 Regulative (EZ) br. 1071/2009, nadležni organ u odjeljku „posebne napomene“ licence Zajednice ili ovjerene istinite kopije iste upisuje: „≤ 3,5 t“.</p> <p>Komisija je ovlašćena da donosi delegirane akte u skladu sa članom 14b, radi izmjene Aneksa I i II, kako bi ih prilagodila tehničkom napretku.“;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Fully harmonized</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Evidencija licenci</p> <p>Član 28</p> <p>Ministarstvo i nadležni organ lokalne uprave dužni su da vode evidenciju o izdatim licencama i izvodima licenci.</p> <p>Obrazac i sadržaj licenci i izvoda licence, sadržaj i način vođenja evidencije licenci i izvoda licenci iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo</p> <p>Pravilnik o obrascu i sadržaju licenci i</p>	
--	----------------------------------	-------------------------	--	--

			izvoda licenci za javni prevoz putnika ili tereta („Službeni list CG“, br. 2/2018, 63/2019 i 9/2020.)	
--	--	--	---	--

<p>(3) U članu 5 stav 4 zamjenjuje se sljedećim tekstom: „4. Komisija je ovlašćena da donosi delegirane akte, u skladu sa članom 14b, radi izmjene Aneksa III, kako bi ga prilagodila tehničkom napretku.“;</p> <p>(4) Član 8 se mijenja kako slijedi:</p> <p>(a) dodaje se sljedeći stav: „2a. Prevoznicima nije dozvoljeno da obavljaju kabotažne prevoze, istim vozilom, ili, u slučaju skupa vozila, motornim vozilom tog istog vozila, u istoj državi članici u roku od četiri dana nakon završetka obavljanja kabotaže u toj državi članici.“;</p> <p>(b) u stavu 3, prvi podstav se zamjenjuje sljedećim tekstom: „3. Nacionalne usluge drumskog prevoza tereta koje u državi članici domaćinu obavlja nerezidentni prevoznik smatraće se usklađenim sa ovom uredbom samo ako prevoznik može da pruži jasan dokaz o prethodnom međunarodnom prevozu i o svakoj uzastopnoj obavljenoj kabotažnoj operaciji. U slučaju da je vozilo boravilo na teritoriji države članice domaćina u periodu od četiri dana koji prethodi međunarodnom prevozu, prevoznik je takođe dužan da pruži jasan dokaz o svim operacijama koje su obavljene u tom periodu.“;</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p style="text-align: center;">Član 19</p> <p>Poslije člana 23 dodaju dva nova člana koji glase:</p> <p style="text-align: center;">„Upotreba vozila uzetih u zakup bez vozača za javni prevoz tereta u drumskom saobraćaju Član 23a</p> <p>Upotreba vozila uzetih u zakup od strane prevoznika koji ima stvarno i stabilno sjedište u drugoj državi članici, radi obavljanja javnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju, dozvoljena je na teritoriji Crne Gore pod uslovom da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vozilo bude registrovano ili pušteno u saobraćaj u skladu sa propisima bilo koje države i da se koristi u skladu sa Uredbom (EZ) br. 1071/2009 i Uredbom (EZ) br. 1072/2009; - vozilo bude registrovano u skladu sa propisima druge države članice; - se ugovor odnosi isključivo na zakup vozila bez vozača; - vozilo uzeto u zakup koristi samo zakupac za vrijeme trajanja ugovora o zakupu; 	<p>Fully harmonized</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Obaveze od dana pristupanja Evropskoj uniji</p> <p>Član 145</p> <p>Od dana pristupanja Evropskoj uniji:- međunarodni prevoz putnika i tereta obavljaće se na osnovu licence Evropske unije;</p> <p>- vozilima za međunarodni prevoz tereta mogu upravljati vozači koji nijesu državljani države članice Evropske unije na osnovu potvrde za vozača koju</p>	
--	--	-------------------------	--	--

<p>(c) dodaje se sljedeći stav: „4a. Dokazi iz stava 3 ovog člana podnose se ili dostavljaju, na zahtjev, ovlaštenom kontrolnom licu države članice domaćina tokom trajanja kontrole na putu. Oni se mogu podnijeti ili dostaviti elektronski, korišćenjem izmjenjivog strukturiranog formata koji se može neposredno koristiti za čuvanje i obradu putem računara, kao što je elektronski tovarni list (e-CMR) u skladu sa Dodatnim ženevskim protokolom uz Konvenciju o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR), koji se odnosi na elektronski tovarni list od 20. februara 2008. godine. Tokom kontrole na putu, vozaču se mora omogućiti da kontaktira sjedište prevoznika, rukovodioca transporta ili bilo koje drugo lice ili subjekt, kako bi, prije završetka kontrole na putu, obezbijedio bilo koji dokaz iz stava 3 ovog člana.“;</p> <p>(d) stav 5 se mijenja i glasi: „5. Svakom prevozniku koji je u državi članici osnivanja ovlašćen, u skladu sa propisima te države članice, da obavlja poslove drumskog prevoza tereta za naknadu iz tačaka (a) do (ca) člana 1 stav 5, dozvoljeno je, pod uslovima utvrđenim u ovom poglavlju, da obavlja, shodno slučaju, kabotažne prevoze iste vrste ili kabotažne prevoze vozilima iste kategorije.“;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - vozilom uzetim u zakup upravlja samo vozač zaposlen kod zakupca ili sam zakupac. <p>Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana dokazuje se sljedećim dokumentima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ugovorom o zakupu ili ovjerenom kopijom ugovora o zakupu, koji, između ostalog, sadrži podatke o zakupodavcu i zakupcu, datum zaključenja ugovora, trajanje ugovora i podatke o vozilu; ili - ako vozač nije zakupac, u vozilu se mora nalaziti ugovor o radu ili ovjerena kopija ugovora o radu koji sadrži podatke o zakupcu i vozaču, datum zaključenja ugovora o radu, trajanje ugovora o radu, ili posljednji obračun zarade, odnosno obrazac kojim se potvrđuje prijava vozača na zdravstveno i penzijsko osiguranje. <p>Dokaz o ispunjenosti uslova iz stava 1 ovog člana mora se nalaziti u vozilu, a vozač je dužan da ga, u slučaju inspekcijuskog nadzora, pokaže licu ovlaštenom za vršenje nadzora.</p> <p>Dokumenti iz stava 2 ovog člana mogu se zamijeniti odgovarajućim dokumentima koje izdaje nadležni organ države članice.</p>		<p>izdaje organ uprave;</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevoznici koji nemaju stvarno sjedište u Crnoj Gori, a koji posjeduju licencu Evropske unije, mogu na teritoriji Crne Gore obavljati unutrašnji prevoz putnika i tereta (kabotažu), po principu reciprociteta; - međunarodni linijski prevoz putnika na teritoriji Crne Gore obavljaće se na osnovu dozvole nadležnog organa Evropske unije; - strani prevoznici mogu koristiti vozila za prevoz tereta koja su uzeta u 	
---	--	--	--	--

	<p>Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na prevoz za sopstvene potrebe.</p> <p>Domaći prevoznik može, radi obavljanja prevoza tereta u drumskom saobraćaju između država članica, uzeti u zakup vozilo za javni prevoz tereta bez vozača u drugoj državi članici pod uslovima iz stava 1 ovog člana i pod uslovom da posjeduje dokumenta iz stava 2 ovog člana.</p> <p style="text-align: center;">Uslovi za upotrebu vozila uzetih u zakup bez vozača za javni prevoz tereta u drumskom saobraćaju</p> <p style="text-align: center;">Član 23b</p> <p>Prevoznik koji ima sjedište u Crnoj Gori može, za obavljanje unutrašnjeg i međunarodnog javnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju, koristiti vozila uzeta u zakup za javni prevoz tereta ako su ispunjeni uslovi propisani članom 23a ovog zakona.</p> <p>Kada prevoznik sa sjedištem u Crnoj Gori koristi vozilo uzeto u zakup za javni prevoz tereta koje je registrovano i pušteno u saobraćaj u skladu sa propisima druge države članice, može da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) koristi to vozilo najduže tri uzastopna mjeseca u svakoj kalendarskoj godini, pri čemu ugovor o zakupu može biti zaključen najduže na period od tri uzastopna mjeseca; 5) koristi to vozilo i nakon isteka tri uzastopna mjeseca u istoj kalendarskoj godini ako je registrovano i pušteno u 		<p>zakup bez vozača, na osnovu ugovora o zakupu;</p> <p>- predlog mjera u slučaju krize ili ozbiljnih poremećaja na tržištu prevoza tereta dostavljaje se nadležnoj komisiji Evropske unije na saglasnost;</p> <p>- u licencu profesionalnog vozača upisivaće se kod 95 iz člana 13 stav 11 ovog zakona.</p>	
--	--	--	--	--

	<p>saobraćaj u skladu sa nacionalnim propisima Crne Gore;</p> <p>6) koristi najviše 25% vozila uzetih u zakup u odnosu na ukupan broj teretnih vozila kojima raspolaže u smislu člana 5 stav 1 tačka (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009, na dan 31. decembra godine koja prethodi zaključenju ugovora o korišćenju vozila uzetog u zakup, odnosno na dan kada počne da koristi vozilo uzeto u zakup.</p> <p>Prevozniku koji raspolaže sa ukupno do četiri teretna vozila dozvoljeno je da koristi jedno vozilo uzeto u zakup.</p> <p>Vozilo uzeto u zakup, registrovano i pušteno u saobraćaj u skladu sa propisima druge države članice, ne smije da se koristi za prevoz tereta za sopstvene potrebe na teritoriji Crne Gore."</p>			
--	---	--	--	--

<p>(5) Član 10 se mijenja i glasi: (a) u stavu 3, prvi podstav se zamjenjuje sljedećim tekstom:</p> <p>„3. Komisija razmatra situaciju, posebno na osnovu relevantnih podataka, i, nakon konsultovanja Odbora osnovanog u skladu sa članom 42 stav 1 Regulative (EU) br. 165/2014 Evropskog parlamenta i Savjeta (*), odlučuje u roku od mjesec dana od prijema zahtjeva države članice da li su zaštitne mjere neophodne i usvaja ih ako su neophodne.“</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Nije primjenjivo		
--	---------------------------	------------------	--	--

<p>(b) dodaje se sljedeći stav:</p> <p>„7. Pored stavova 1 do 6 ovog člana i odstupajući od člana 4 Direktive 92/106/EEZ, države članice mogu, kada je to neophodno radi izbjegavanja zloupotrebe te odredbe kroz pružanje neograničenih i kontinuiranih usluga koje se sastoje od početnih ili završnih drumskih dionica na teritoriji države domaćina, a koje čine dio kombinovanih transportnih operacija između država članica, propisati da se član 8 ove Regulative primjenjuje na prevoznike kada obavljaju takve početne i/ili završne drumske dionice prevoza na teritoriji te države članice. U pogledu takvih drumskih dionica prevoza, države članice mogu propisati duži period od sedmodnevnog perioda iz člana 8 stav 2 ove Regulative i mogu propisati kraći period od četvorodnevnog perioda iz člana 8 stav 2a ove Regulative. Primjena člana 8 stav 4 ove Regulative na takve transportne operacije ne dovodi u pitanje obaveze koje proističu iz Direktive 92/106/EEZ. Države članice koje koriste odstupanje predviđeno ovim stavom obavještavaju Komisiju o tome prije primjene svojih relevantnih nacionalnih mjera. One preispituju te mjere najmanje svakih pet godina i o rezultatima tog preispitivanja obavještavaju Komisiju. One čine ta pravila, uključujući trajanje odgovarajućih</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Fully harmonized</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Mjere u slučaju krize na tržištu</p> <p>Član 117</p> <p>U slučaju krize ili ozbiljnih poremećaja na tržištu prevoza tereta u Crnoj Gori, koji je nastao zbog obavljanja međunarodnog prevoza tereta i kabotaže, Vlada može naložiti sprovođenje mjera radi zaštite domaćih prevoznika.</p> <p>Mjere iz stava 1 ovog člana mogu trajati najviše šest mjeseci sa mogućnošću</p>	
--	----------------------------------	-------------------------	--	--

<p>perioda, javno dostupnim na transparentan način.“;</p>			<p>jednomjesečnog produženja.</p> <p>Krizom iz stava 1 ovog člana smatra se poremećaj u funkcionisanju privrede na duži period, a koji za posledicu ima veliku ponudu ili tražnju prevoznih usluga na domaćem tržištu prevoza tereta, čime je ugroženo poslovanje domaćih prevoznika u prevozu tereta u drumskom saobraćaju ili privrednih društava, odnosno preduzetnika koji izvoze svoje proizvode, s tim da kratkoročne i dugoročne prognoze</p>	
---	--	--	--	--

			<p>situacije u ovoj privrednoj djelatnosti ne pokazuju mogućnost značajnijeg i trajnog poboljšanja.</p> <p>Mjere iz stava 1 ovog člana, predlaže Ministarstvo u saradnji sa organom državne uprave nadležnim za poslove ekonomije i predstavnicima Privredne komore.</p> <p>Prilikom predlaganja mjera organi iz stava 4 ovog člana mogu ostvariti saradnju sa nadležnim organima drugih država.</p>	
--	--	--	--	--

<p>(6) dodaje se sljedeći član:</p> <p>„Član 10a</p> <p>Kontrole</p> <p>1. Radi dodatnog sprovođenja obaveza utvrđenih ovim poglavljem, države članice obezbjeđuju da se na njihovoj teritoriji primjenjuje dosljedna nacionalna strategija sprovođenja nadzora. Ta strategija se posebno usmjerava na preduzeća sa visokim rejtingom rizika, kako je navedeno u članu 9 Direktive 2006/22/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta (*).</p> <p>2. Svaka država članica obezbjeđuje da kontrole predviđene članom 2 Direktive 2006/22/EZ, gdje je to relevantno, obuhvataju i provjeru kabotažnih operacija. Najmanje dva puta godišnje, države članice sprovode usklađene kontrole na putu u vezi sa kabotažnim operacijama. Takve kontrole sprovode se istovremeno od strane nacionalnih organa nadležnih za sprovođenje pravila u oblasti drumskog saobraćaja u dvije ili više država članica, pri čemu svaki nacionalni organ postupa na sopstvenoj teritoriji. Države članice mogu te aktivnosti kombinovati sa aktivnostima predviđenim članom 5 Direktive 2006/22/EZ. Nacionalne kontakt tačke određene u skladu sa članom 18 stav 1 Regulative (EZ) br. 1071/2009 razmjenjuju informacije o broju i vrsti povreda</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Fully harmonized</p>	<p>Zakon o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu ("Službeni list CG", br. 75/2010, 40/2011 - drugi zakon i 17/2019)</p> <p>Nadležnost i ovlašćenja u vezi sa nadzorom</p> <p>Član 49</p> <p>(1) Nadzor nad sprovođenjem AETR sporazuma i ovog zakona obavljaju:</p> <p>1) inspekcija za drumski saobraćaj;</p> <p>2) policijski službenici u okviru nadzora</p>	
--	----------------------------------	-------------------------	---	--

<p>utvrđenih nakon sprovedenih usklađenih kontrola na putu.“</p>			<p>nad bezbjednošću drumskog saobraćaja;</p> <p>3) inspekcija za rad vezano za radno vrijeme i pauze u toku radnog vremena mobilnih radnika u privrednim društvima.</p> <p>(2) Obim i struktura nadzora iz stava 1 ovog člana, način pripreme i sadržaj programa nadzora, način izvođenja nadzornih ovlašćenja i elemenata nadzora na putu i prostorijama prevoznika propisuje Vlada Crne Gore.</p> <p>(3) Koordinaciju i godišnji plan</p>	
--	--	--	---	--

			<p>stalnog nadzora, na osnovu programa, priprema inspekcija za drumski saobraćaj, uzimajući u obzir broj vozila, vozača i radnih dana vozača.</p> <p>(4) Ovlašćena lica moraju periodično izvoditi koordinirane akcije zajedno sa nadležnim kontrolnim organima dviju ili više država potpisnica AETK sporazuma.</p> <p>(5) Ovlašćena lica imaju ovlašćenje:</p> <p>1) da zabrane upotrebu vozila u kojem oštećenje ili neispravan rad tahografa nijesu otklonjeni u roku</p>	
--	--	--	---	--

			<p>od sedam dana od dana nastanka kvara ili otkrića nepravilnosti u radu, a vozač nije na tahografskom listiću ili na privremenom listiću koji se prilaže tahografskom listiću ili kartici vozača, na koji upisuju podatke koji mu omogućavaju identifikaciju (broj vozačke kartice i/ili ime i/ili broj vozačke dozvole), uključujući njegov potpis, upisivao sve podatke za različite periode koji više nijesu evidentirani ili nijesu ispravno evidentirani tahografom;</p>	
--	--	--	--	--

			<p>2) da upute vozilo na vanredni pregled u slučaju sumnje da tahograf ili graničnik brzine ne rade ispravno. Troškove pregleda snosi vlasnik vozila u koje je uređaj ugrađen u slučaju da se ispostavi da je uređaj neispravan;</p> <p>3) da zahtijevaju od vozača da omogući kontrolu tahografa i dostavi na uvid ili dozvoli pregled tahografskih listića, odnosno kartice vozača;</p> <p>4) da privremeno oduzmu popis sa evidentiranim podacima ili ispis sa tahografa ili izradi kopiju podataka iz</p>	
--	--	--	---	--

			<p>kartice kao dokaz u prekršajnom postupku;</p> <p>5) da privremeno oduzmu karticu vozača, pod uslovom da se utvrdi da je kartica vozača falsifikovana, da vozač koristi tuđu karticu ili da je kartica dobijena na osnovu lažnih izjava i/ili falsifikovanih dokumenata i dostavi je nadležnom izdavaocu države potpisnice AETK-a uz navođenje razloga za privremeno oduzimanje kartice;</p> <p>6) da isključe vozilo iz saobraćaja dok</p>	
--	--	--	---	--

			<p>se ne ispravi uzrok prekršaja, odnosno da nalože vozaču korišćenje dnevnog odmora;</p> <p>7) da predlože nadležnim organima oduzimanje, suspendovanje ili ograničenje licence za obavljanje djelatnosti ili vozačke dozvole;</p> <p>8) da privremeno oduzmu saobraćajnu dozvolu i registarske tablice vozila, ako se pri nadzoru utvrdi da tahograf nije kontrolisan ili kalibriran u propisanom roku i nalože da se vozilo uputi u najbližu</p>	
--	--	--	---	--

			<p>radionicu iz člana 22 ovog zakona. Dokumenta i registarske tablice se, uz potvrdu radionice o otklonjenim nepravilnostima, vraćaju vozaču.</p> <p>(6) Ministarstvo rješenjem utvrđuje period na koji se privremeno oduzima kartica vozača u slučaju iz stava 5 tačka 5 ovog člana, i to:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na period od 6 mjeseci, od dana privremenog oduzimanja kartice vozača, ako je vozač napravio jedan od prekršaja iz stava 5 tačka 5 ovog člana;2) na period od 12 mjeseci ako je	
--	--	--	---	--

			vozač ponovio jedan od prekršaja iz stava 5 tačka 5 ovog člana.	
--	--	--	---	--

<p>(7) dodaju se sljedeći članci:</p> <p>„Član 14a Odgovornost</p> <p>Države članice propisuju pravila o sankcijama za pošiljaoce, špeditere, naručioce prevoza i podugovarače, za nepoštovanje odredaba iz poglavlja II i III, u slučajevima kada su znali ili su, imajući u vidu sve relevantne okolnosti, morali znati da usluge prevoza koje su naručili podrazumijevaju povrede ove Regulative.“</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Fully harmonized</p>	<p>IX. NADZOR</p> <p>Vršenje nadzora</p> <p>Član 132 Nadzor nad primjenom ovog zakona i drugih propisa iz oblasti drumskog saobraćaja u odnosu na javni prevoz putnika i tereta, pružanje usluga autobuskih i teretnih stanica i prevoz za sopstvene potrebe i šatl prevoz u unutrašnjem drumskom saobraćaju i međunarodnom drumskom saobraćaju kao i limo servisu vrši Ministarstvo.</p> <p>Nadležni organ lokalne uprave vrši nadzor nad primjenom ovog zakona u odnosu na javni prevoz putnika i prevoz za</p>
---	----------------------------------	-------------------------	---

			<p>sopstvene potrebe u gradskom, prigradskom, linijskom i vanlinijskom saobraćaju, kao i javni prevoz tereta i auto taksi prevoz na teritoriji jedinice lokalne samouprave.</p> <p>Izuzetno od st. 1 i 2 ovog člana nadzor nad primjenom člana 9 ovog zakona vrši i organ uprave nadležan za policijske poslove.</p> <p>Inspeksijski nadzor Član 133 Poslove inspeksijskog nadzora u okviru nadležnosti Ministarstva iz člana 132 stav 1 ovog zakona vrši inspektor za drumski saobraćaj (u daljem tekstu:</p>	
--	--	--	--	--

			<p>inspektor) u skladu sa ovim zakonom i Zakonom o inspeksijskom nadzoru. Poslove inspeksijskog nadzora u okviru nadležnosti jedinice lokalne samouprave iz člana 132 stav 2 ovog zakona vrši komunalni inspektor. Komunalni nadzor u okviru nadležnosti jedinice lokalne samouprave iz člana 132 stav 2 na obezbjeđivanju komunalnog reda nad primjenom odredbi ovog zakona vrši komunalni policajac. Poslove inspeksijskog nadzora u okviru nadležnosti organa uprave</p>	
--	--	--	---	--

			<p>nadležnog za policijske poslove iz člana 132 stav 3 ovog zakona vrši ovlašćeno službeno lice organa uprave nadležnog za policijske poslove. Ovlašćenje inspektora Član 134 Pored ovlašćenja utvrđenih Zakonom o inspekcijskom nadzoru, inspektor odnosno komunalni inspektor je ovlašćen da: 1) zaustavlja i pregleda: motorna vozila kao i njihovu unutrašnjost; autobuske stanice; autobuska stajališta; teretne stanice; stvarno sjedište prevoznika; ugovore; prevozne</p>	
--	--	--	---	--

			<p>isprave; licence; izvode licence; dozvole; odobrenja, rješenje, redove vožnje, poslovne knjige i drugu dokumentaciju koja omogućava uvid u poslovanje prevoznika, lica koje upravlja autobuskom stanicom ili teretnom stanicom, kao i da utvrđuje identitet tih lica i lica zatečenih u motornom vozilu; 2) naredi otklanjanje nedostataka u vezi: ispunjavanja propisanih uslova za obavljanje javnog prevoza putnika i tereta; prevoza za sopstvene potrebe; uslova za rad autobuskih</p>	
--	--	--	--	--

			<p>stanica i teretnih stanica; u vezi ispunjavanja uslova za pravna lica ovlašćena od strane Ministarstva, uredne kontrole tehničke ispravnosti vozila; pridržavanja reda vožnje; izvršavanja zadataka i poslova stručnog i voznog osoblja</p>	
--	--	--	--	--

<p>Član 14b Vršenje ovlaštenja za donošenje delegiranih akata</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ovlaštenje za donošenje delegiranih akata povjerava se Komisiji, pod uslovima utvrđenim ovim članom.2. Ovlaštenje za donošenje delegiranih akata iz člana 4 stav 4 i člana 5 stav 4 povjerava se Komisiji na neodređeni vremenski period počev od 20. avgusta 2020. godine.3. Delegiranje ovlaštenja iz člana 4 stav 4 i člana 5 stav 4 Evropski parlament ili Savjet mogu opozvati u svakom trenutku. Odlukom o opozivu okončava se delegiranje ovlaštenja naznačeno u toj odluci. Ona proizvodi dejstvo narednog dana od dana objavljivanja odluke u Službenom listu Evropske unije ili na kasniji dan koji je u njoj naznačen. Opoziv ne utiče na valjanost već donijetih delegiranih akata koji su na snazi.4. Prije donošenja delegiranog akta, Komisija konsultuje eksperte koje imenuje svaka država članica, u skladu sa principima utvrđenim u Međuinstitucionalnom sporazumu od 13. aprila 2016. godine o boljem zakonodavstvu (*).	nema odgovarajuće odredbe	Nije primjenjivo		
---	---------------------------	------------------	--	--

<p>5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istovremeno dostavlja Evropskom parlamentu i Savjetu.</p> <p>6. Delegirani akt donijet na osnovu člana 4 stav 4 i člana 5 stav 4 stupa na snagu samo ako ni Evropski parlament ni Savjet ne iznesu prigovor u roku od dva mjeseca od dana dostavljanja tog akta Evropskom parlamentu i Savjetu ili ako, prije isteka tog roka, i Evropski parlament i Savjet obavijeste Komisiju da neće iznijeti prigovor. Taj rok se može produžiti za dodatna dva mjeseca na inicijativu Evropskog parlamenta ili Savjeta.</p>				
--	--	--	--	--

<p>(8) Član 15 se briše.</p> <p>(9) Član 17 se mijenja i glasi:</p> <p>„Član 17 Izveštavanje i revizija</p> <p>1. Najkasnije do 31. marta svake druge godine, države članice obavještavaju Komisiju o broju prevoznika koji posjeduju licencu Zajednice na dan 31. decembar u svakoj od prethodne dvije godine, kao i o broju ovjerenih kopija koje odgovaraju vozilima u saobraćaju na taj dan. Izveštaji koji se odnose na period nakon 20. maja 2022. godine sadrže i razdvajanje ovih podataka na prevoznike u drumskom prevozu tereta koji obavljaju međunarodni prevoz isključivo vozilima čija dozvoljena najveća masa ne prelazi 3,5 tone i na ostale prevoznike u drumskom prevozu tereta.</p> <p>2. Najkasnije do 31. marta svake druge godine, države članice obavještavaju Komisiju o broju uvjerenja vozača izdatih u svakoj od prethodne dvije kalendarske godine, kao i o ukupnom broju uvjerenja vozača koja su bila u opticaju na dan 31. decembar u svakoj od prethodne dvije godine. Izveštaji koji se odnose na period nakon 20. maja 2022. godine sadrže i razdvajanje ovih</p>	<p style="text-align: center;">Član 62</p> <p>Poslije člana 137 dodaje se novi član koji glasi:</p> <p>“Izveštavanje o inspekcijskom nadzoru Član 137a</p> <p>Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji podatke o izvršenim inspekcijskom nadzoru i to:</p> <p>16) u vezi sa tehničkim stanjem vozila – svake dvije godine, najkasnije do 31. marta, nakon završetka izvještajnog perioda, u skladu sa obrascem iz stava 3 ovog člana;</p> <p>17) u obimu utvrđenom Regulativom (EZ) br. 561/2006 – u skladu sa obrascem iz člana 17 te uredbe, svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka dvogodišnjeg izvještajnog perioda;</p> <p>18) u obimu utvrđenom članom 26 Regulativom (EZ) br. 1071/2009 – svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka dvogodišnjeg izvještajnog perioda;</p> <p>19) u obimu utvrđenom drugom i trećom rečenicom člana 17 stav 3 Regulativom (EZ) br. 1072/2009 – godišnje, najkasnije do 31. marta naredne godine;</p>	<p>Fully harmonized</p>		
--	---	-------------------------	--	--

<p>podataka na prevoznike u drumskom prevozu tereta koji obavljaju međunarodni prevoz isključivo vozilima čija dozvoljena najveća masa ne prelazi 3,5 tone, i ostale prevoznike u drumskom prevozu tereta.</p> <p>3. Najkasnije do 21. avgusta 2022. godine, države članice dostavljaju Komisiji svoju nacionalnu strategiju sprovođenja nadzora usvojenu u skladu sa članom 10a. Najkasnije do 31. marta svake godine, države članice obavještavaju Komisiju o nadzornim aktivnostima koje su sprovedene u prethodnoj kalendarskoj godini u skladu sa članom 10a, uključujući, po potrebi, broj obavljenih kontrola. Ove informacije uključuju i broj kontrolisanih vozila.</p> <p>4. Komisija do 21. avgusta 2024. godine sačinjava izvještaj o stanju tržišta drumskog prevoza u Uniji. Izvještaj sadrži analizu situacije na tržištu, uključujući ocjenu efikasnosti kontrola i razvoja uslova zaposlenja u profesiji.</p> <p>5. Komisija do 21. avgusta 2023. godine vrši ocjenu sprovođenja ove Regulative, posebno uticaja izmjena člana 8 uvedenih Regulativom (EU) 2020/1055 Evropskog parlamenta i Savjeta (*), i</p>	<p>20) u vezi sa masama vozila ili kombinacijama vozila – svake dvije godine, najkasnije do 30. septembra godine koja slijedi nakon završetka izvještajnog perioda koji obuhvata dvije kalendarske godine koje prethode godini u kojoj organi iz stava 3 ovog člana dostavljaju Ministarstvu objedinjene informacije o inspekcijama masa vozila ili kombinacija vozila, uključujući broj izvršenih inspekcija i broj vozila ili kombinacija vozila kod kojih je utvrđeno prekoračenje dozvoljene mase.</p> <p>Ministarstvo vodi evidenciju statističkih podataka o kontrolama vremena vožnje i zaustavljanja, obaveznih pauza i odmora vozača koji obavljaju drumski prevoz, na osnovu podataka Inspekcije za drumski saobraćaj i organa uprave nadležnog za policijske poslove, i to prema sljedećim kategorijama:</p> <p>10) kategorija puta;</p> <p>11) država u kojoj je registrovano kontrolisano vozilo;</p> <p>12) tip tahografa – analogni ili digitalni.</p> <p>Organ uprave nadležan za policijske poslove i Inspekcija za drumski saobraćaj dostavljaju Ministarstvu podatke iz stava 2 ovog člana, u pisanom i elektronskom obliku, najkasnije do 31. jula</p>			
---	--	--	--	--

<p>podnosi izvještaj Evropskom parlamentu i Savjetu o primjeni ove Regulative.</p> <p>6. Nakon izvještaja iz stava 5 ovog člana, Komisija redovno vrši ocjenjivanje ove Regulative i dostavlja rezultate ocjene Evropskom parlamentu i Savjetu.</p> <p>7. Po potrebi, izvještaji iz st. 5 i 6 ovog člana pratiće se odgovarajućim zakonodavnim prijedlozima.“</p> <p>Član 3 Izmjene Regulative (EU) br. 1024/2012 U Aneksu Regulative (EU) br. 1024/2012 dodaje se sljedeća tačka: „15. Regulative (EZ) br. 1071/2009 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. oktobra 2009. godine o utvrđivanju zajedničkih pravila u vezi sa uslovima koje treba ispuniti za obavljanje djelatnosti prevoznika u drumskom saobraćaju i o ukidanju Direktive Savjeta 96/26/EZ (*): član 18 stav 8.“</p>	<p>godine koja slijedi nakon izvještajne godine.”</p>			
--	---	--	--	--

<p>DIREKTIVA (EU) 2022/738 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVETA od 6. aprila 2022. godine kojom se menja Direktiva 2006/1/EZ o korišćenju vozila iznajmljenih bez vozača za drumski prevoz terete</p>	<p>Draft Amendments to the Law on Road Transport</p>			
--	--	--	--	--

<p>Član 1</p> <p>Direktiva 2006/1/EZ se mijenja na sledeći način:</p> <p>(1)</p> <p>Član 2 se mijenja na sledeći način:</p> <p>(a) stav 1 se mijenja na sledeći način:</p> <p>(i)</p> <p>uvodni deo se zamjenjuje sledećim:</p> <p>„1. Svaka država članica će dozvoliti upotrebu na svojoj teritoriji vozila koja su iznajmila preduzeća sa sjedištem na teritoriji druge države članice, pod uslovom da:“;</p> <p>(ii)</p> <p>tačka (a) se zamenjuje sledećim:</p> <p>„(a) vozilo je registrovano ili stavljeno u saobraćaj u skladu sa zakonima bilo koje države članice i, ako je primenljivo, koristi se u skladu sa Uredbama (EZ) br. 1071/2009 (*1) i (EZ) br. 1072/2009 (*2) Evropskog parlamenta i Saveta;</p> <p>(*1) Uredba (EZ) br. 1071/2009 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. oktobra 2009. godine o utvrđivanju zajedničkih pravila o uslovima koje treba ispuniti za obavljanje djelatnosti drumskog prevoznika i o stavljanju van snage Direktive Savjeta 96/26/EZ (JL L 300, 14.11.2009, str. 51).“</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p>(„Službeni list Crne Gore“, br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Član 6</p> <p>38) strani prevoznik je prevoznik koji ima sedište, odnosno prebivalište van teritorije Crne Gore;</p>	
---	----------------------------------	--------------------------	---	--

(*2) Uredba (EZ) br. 1072/2009 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. oktobra 2009. godine o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu drumskog prevoza tereta (JL L 300, 14.11.2009, str. 72).";"

(b)

u stavu 2, uvodni dio se zamjenjuje sledećim:

„2. Dokaz o ispunjenosti uslova iz stava 1, tačke (a) do (d), dostavlja se podnošenjem sledećih dokumenata u papirnom ili elektronskom obliku, koji se nalaze u vozilu.“;

(2)

Član 3 se zamjenjuje sledećim:

<p>„Član 3</p> <p>1. Države članice preduzimaju neophodne mjere kako bi osigurale da preduzeća sa sjedištem na njihovim teritorijama mogu koristiti iznajmljena vozila za prevoz tereta drumom pod istim uslovima kao i vozila u njihovom vlasništvu, pod uslovom da su ispunjeni uslovi utvrđeni u članu 2.</p> <p>2. Kada je iznajmljeno vozilo registrovano ili stavljeno u saobraćaj u skladu sa zakonima druge države članice, država članica u kojoj je sjedište preduzeća za drumski prevoz može:</p> <p>(a)</p> <p>ograničiti vrijeme korišćenja iznajmljenog vozila na svojoj teritoriji, pod uslovom da je korišćenje iznajmljenog vozila od strane istog preduzeća za drumski prevoz dozvoljeno u periodu od najmanje dva uzastopna mjeseca u bilo kojoj kalendarskoj godini; u tom slučaju država članica može zahtevati da ugovor o zakupu ne traje duže od vremenskog ograničenja koje je odredila ta država članica;</p> <p>(b)</p> <p>zahtijevati da se iznajmljeno vozilo registruje u skladu sa njenim nacionalnim pravilima o registraciji nakon perioda od najmanje 30 dana; u tom slučaju država članica može zahtevati da ugovor o</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p style="text-align: center;">Član 19</p> <p>Poslije člana 23 dodaju dva nova člana koji glase:</p> <p style="text-align: center;">„Upotreba vozila uzetih u zakup bez vozača za javni prevoz tereta u drumskom saobraćaju</p> <p style="text-align: center;">Član 23a</p> <p>Upotreba vozila uzetih u zakup od strane prevoznika koji ima stvarno i stabilno sjedište u drugoj državi članici, radi obavljanja javnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju, dozvoljena je na teritoriji Crne Gore pod uslovom da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vozilo bude registrovano ili pušteno u saobraćaj u skladu sa propisima bilo koje države i da se koristi u skladu sa Uredbom (EZ) br. 1071/2009 i Uredbom (EZ) br. 1072/2009; - vozilo bude registrovano u skladu sa propisima druge države članice; - se ugovor odnosi isključivo na zakup vozila bez vozača; - vozilo uzeto u zakup koristi samo zakupac za vrijeme trajanja ugovora o zakupu; - vozilom uzetim u zakup upravlja samo vozač 	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p>(„Službeni list Crne Gore“, br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Obaveze od dana pristupanja Evropskoj uniji</p> <p>Član 145</p> <p>Od dana pristupanja Evropskoj uniji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - međunarodni prevoz putnika i tereta obavljaće se na osnovu licence Evropske unije; - vozilima za međunarodni prevoz tereta mogu upravljati vozači koji nijesu državljani države članice Evropske unije na osnovu potvrde za vozača koju
--	--	--------------------------	--

<p>zakupu ne traje duže od perioda saobraćaja pre zahtjeva za registraciju;</p> <p>(c)</p> <p>ograničiti broj iznajmljenih vozila koja preduzeće može koristiti, pod uslovom da minimalni dozvoljeni broj vozila bude najmanje 25% voznog parka teretnih vozila koji je na raspolaganju preduzeću u skladu sa članom 5(1), tačkom (g), Regulative (EZ) br. 1071/2009, bilo 31. decembra godine koja prethodi korišćenju iznajmljenog vozila ili na dan kada preduzeće počne da koristi iznajmljeno vozilo, kako odredi država članica; međutim, u slučaju preduzeća koje ima ukupni vozni park od više od jednog, a manje od četiri vozila, dozvoljeno mu je da koristi najmanje jedno takvo vozilo; minimalni broj u skladu sa ovom tačkom odnosi se na vozni park teretnih vozila koji je na raspolaganju preduzeću na osnovu vozila registrovanih ili puštenih u saobraćaj u skladu sa zakonima te države članice;</p> <p>(d)</p> <p>ograničiti upotrebu takvih vozila za prevoz za sopstveni račun.“;</p> <p>(3)</p> <p>ubacuje se sledeći član:</p>	<p>zaposlen kod zakupca ili sam zakupac.</p> <p>Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana dokazuje se sljedećim dokumentima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ugovorom o zakupu ili ovjerenom kopijom ugovora o zakupu, koji, između ostalog, sadrži podatke o zakupodavcu i zakupcu, datum zaključenja ugovora, trajanje ugovora i podatke o vozilu; ili - ako vozač nije zakupac, u vozilu se mora nalaziti ugovor o radu ili ovjerena kopija ugovora o radu koji sadrži podatke o zakupcu i vozaču, datum zaključenja ugovora o radu, trajanje ugovora o radu, ili posljednji obračun zarade, odnosno obrazac kojim se potvrđuje prijava vozača na zdravstveno i penzijsko osiguranje. <p>Dokaz o ispunjenosti uslova iz stava 1 ovog člana mora se nalaziti u vozilu, a vozač je dužan da ga, u slučaju inspeksijskog nadzora, pokaže licu ovlašćenom za vršenje nadzora.</p> <p>Dokumenti iz stava 2 ovog člana mogu se zamijeniti odgovarajućim dokumentima koje izdaje nadležni organ države članice.</p> <p>Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na prevoz za sopstvene potrebe.</p>		<p>izdaje organ uprave;</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevoznici koji nemaju stvarno sjedište u Crnoj Gori, a koji posjeduju licencu Evropske unije, mogu na teritoriji Crne Gore <p>obavljati unutrašnji prevoz putnika i tereta (kabotažu), po principu reciprociteta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - međunarodni linijski prevoz putnika na teritoriji Crne Gore obavljaće se na osnovu dozvole nadležnog organa Evropske unije; - strani prevoznici mogu koristiti vozila za prevoz tereta koja su uzeta u 	
--	---	--	--	--

	<p>Domaći prevoznik može, radi obavljanja prevoza tereta u drumskom saobraćaju između država članica, uzeti u zakup vozilo za javni prevoz tereta bez vozača u drugoj državi članici pod uslovima iz stava 1 ovog člana i pod uslovom da posjeduje dokumenta iz stava 2 ovog člana.</p> <p style="text-align: center;">Uslovi za upotrebu vozila uzetih u zakup bez vozača za javni prevoz tereta u drumskom saobraćaju Član 23b</p> <p>Prevoznik koji ima sjedište u Crnoj Gori može, za obavljanje unutrašnjeg i međunarodnog javnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju, koristiti vozila uzeta u zakup za javni prevoz tereta ako su ispunjeni uslovi propisani članom 23a ovog zakona.</p> <p>Kada prevoznik sa sjedištem u Crnoj Gori koristi vozilo uzeto u zakup za javni prevoz tereta koje je registrovano i pušteno u saobraćaj u skladu sa propisima druge države članice, može da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 7) koristi to vozilo najduže tri uzastopna mjeseca u svakoj kalendarskoj godini, pri čemu ugovor o zakupu može biti zaključen najduže na period od tri uzastopna mjeseca; 8) koristi to vozilo i nakon isteka tri uzastopna mjeseca u istoj kalendarskoj godini ako je registrovano i pušteno u saobraćaj u skladu sa 		<p>zakup bez vozača, na osnovu ugovora o zakupu;</p> <p>- predlog mjera u slučaju krize ili ozbiljnih poremećaja na tržištu prevoza tereta dostavljaje se nadležnoj komisiji Evropske unije na saglasnost;</p> <p>- u licencu profesionalnog vozača upisivaće se kod 95 iz člana 13 stav 11 ovog zakona.</p>	
--	---	--	--	--

	<p>nacionalnim propisima Crne Gore;</p> <p>9) koristi najviše 25% vozila uzetih u zakup u odnosu na ukupan broj teretnih vozila kojima raspolaže u smislu člana 5 stav 1 tačka (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009, na dan 31. decembra godine koja prethodi zaključenju ugovora o korišćenju vozila uzetog u zakup, odnosno na dan kada počne da koristi vozilo uzeto u zakup.</p> <p>Prevozniku koji raspolaže sa ukupno do četiri teretna vozila dozvoljeno je da koristi jedno vozilo uzeto u zakup.</p> <p>Vozilo uzeto u zakup, registrovano i pušteno u saobraćaj u skladu sa propisima druge države članice, ne smije da se koristi za prevoz tereta za sopstvene potrebe na teritoriji Crne Gore.“</p>			
--	---	--	--	--

<p>„Član 3a</p> <p>1. Države članice preduzimaju neophodne mjere kako bi obezbijedile da se broj iznajmljenog vozila koje koristi preduzeće koje se bavi drumski prevozom tereta za najamninu ili naknadu unese u nacionalni elektronski registar iz člana 16 Uredbe (EZ) br. 1071/2009.</p> <p>2. Nadležni organi država članica tijesno sarađuju i bez odlaganja pružaju međusobnu pomoć i sve relevantne informacije u cilju olakšavanja sprovođenja i izvršavanja ove Direktive. U tu svrhu, svaka država članica imenuje nacionalnu kontakt-tačku nadležnu za razmjenu informacija sa drugim državama članicama.</p> <p>3. Razmjena informacija iz stava 1 ovog člana vrši se putem Evropskog registra prevoznika u drumskom saobraćaju (ERRU), kako je utvrđeno Uredbom Komisije (EU) 2016/480 (*3).</p> <p>4. Države članice obezbjeđuju da se informacije dostavljene u skladu sa ovim članom koriste samo za pitanja za koja su tražene. Svaka obrada ličnih podataka vrši se isključivo u svrhu ispunjavanja ove Direktive i mora biti u skladu sa Uredbom (EU) 2016/679 Evropskog parlamenta i Savjeta (*4).</p>	<p>Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju</p> <p>Član 23</p> <p>U članu 29 stav 3 poslije alineje 10, dodaju se četiri nove alineje koje glase:</p> <p>„- imena i prezimena osoba proglašanih bez dobrog ugleda, sve dok te osobe ponovno ne steknu dobar ugled u skladu sa članom 20 stav 4 ovog zakona, kao i rehabilitirajuće mjere;</p> <p>- broj osoba zaposlenih kod prevoznika na dan 31. decembar prethodne godine, što se upisuje u nacionalni registar do 31. marta svake godine;</p> <p>- podaci o pravosnažnim odlukama o kažnjavanju prevoznika ili lica odgovornog za prevoz za teže prekršaje koji mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda u skladu sa ovim zakonom;</p> <p>- podaci o ocjeni rizika prevoznika utvrđenoj na osnovu evidencije o počinjenim prekršajima i rezultata kontrola u drumskom saobraćaju.“</p> <p>Stav 6 mijenja se i glasi:</p> <p>„Bliži sadržaj, tehničke karakteristike i način vođenja registra prevoznika propisuje Ministarstvo.“</p> <p>Član 54</p> <p>Član 131 mijenja se i glasi:</p> <p>„Nacionalna kontakt tačka</p> <p>Član 131</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju („Službeni list Crne Gore”, br. 71/2017 i 67/2019)</p> <p>Registar prevoznika</p> <p>Član 29</p> <p>Prevoznici kojima je izdata licenca upisuju se u registar prevoznika.</p> <p>Registar prevoznika je jedinstveni nacionalni registar prevoznika koji vodi Ministarstvo. U registar prevoznika upisuju se sljedeći podaci:</p> <p>- naziv i sjedište, odnosno ime i prebivalište prevoznika;</p>	
---	--	--------------------------	--	--

<p>5. Međusobna administrativna saradnja i pomoć pružaju se besplatno.</p> <p>6. Zahtjev za dostavljanje informacija ne sprječava nadležne organe da preduzmu mjere, u skladu sa relevantnim pravom Unije i nacionalnim pravom, radi ispitivanja i sprječavanja navodnih kršenja pravila koja proističu iz prenosa ove Direktive.</p> <p>7. Države članice preduzimaju neophodne mjere kako bi obezbijedile da obrada podataka iz stava 1 ovog člana bude u skladu sa zahtjevima koji se odnose na informacije iz člana 16 stav 2 tačka (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009, kako je precizirano u članu 16 stav 2 treći i peti podstav i u članu 16 stav 3 i 4 te Uredbe.</p> <p>8. Najkasnije 14 mjeseci nakon donošenja sprovoznog akta kojim se utvrđuje zajednička formula za izračunavanje ocjene rizika iz člana 9 stav 1 drugi podstav Direktive 2006/22/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta (*5), Komisija donosi sprovozne akte kojima se utvrđuju minimalni zahtjevi u pogledu podataka koji se unose u nacionalne elektronske registre radi omogućavanja njihove međusobne povezanosti, kao i funkcionalnosti neophodne da bi te informacije bile dostupne nadležnim organima tokom kontrola na putu. Ti minimalni zahtjevi i funkcionalnosti moraju</p>	<p>Ministarstvo uspostavlja Nacionalnu kontakt tačku za razmjenu informacija o prevoznicima u drumskom saobraćaju.</p> <p>Nacionalna kontakt tačka omogućava razmjenu informacija sa nadležnim nacionalnim kontakt tačkama država članica Evropske unije i sa nacionalnim nadležnim organima – u vezi sa podacima o vozilima i njihovim vlasnicima ili korisnicima.“</p>		<ul style="list-style-type: none"> - ime i prezime lica odgovornog za prevoz; - vrsta javnog prevoza za koji je licenca izdata; - broj licence i datum izdavanja; - datum isteka licence, odnosno izvoda licence; - datum pravosnažnosti odluke o kažnjavanju za teži prekršaj iz člana 20 st. 2 i 3 ovog zakona; - datum oduzimanja licence; - datum privremenog oduzimanja licence, odnosno izvoda licence; - datum isteka privremenog oduzimanja licence, odnosno izvoda licence; - datum izdavanja izvoda licence, registarski broj vozila, nosivost, 	
--	--	--	--	--

<p>biti u skladu sa zahtjevima i funkcionalnostima utvrđenim u skladu sa članom 16 stav 6 Uredbe (EZ) br. 1071/2009. Ti sprovodni akti donose se u skladu sa savjetodavnim postupkom iz člana 5b stav 2 ove Direktive.</p> <p>9. Države članice obezbjeđuju da podaci iz stava 1 budu dostupni nadležnim organima tokom kontrola na putu.</p> <p>(*3) Uredba Komisije (EU) 2016/480 od 1. aprila 2016. godine o utvrđivanju zajedničkih pravila o međusobnom povezivanju nacionalnih elektronskih registara drumskih prevoznika i o stavljanju van snage Uredbe (EU) br. 1213/2010 (SL L 87, 2.4.2016, str. 4).</p> <p>(*4) Uredba (EU) 2016/679 Evropskog parlamenta i Savjeta od 27. aprila 2016. godine o zaštiti fizičkih lica u vezi sa obradom ličnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka, kojom se stavlja van snage Direktiva 95/46/EZ (Opšta uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016, str. 1).</p> <p>(*5) Direktiva 2006/22/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 15. marta 2006. godine o minimalnim uslovima za sprovođenje Uredbi (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 i Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti u drumskom saobraćaju i o stavljanju van snage</p>			<p>godina proizvodnje, vrsta, marka i tip vozila, broj šasije sa VIN kodom, vrsta motora, nivo buke i emisije izduvnih gasova – Euro/Eco, kao i datum isteka izvoda licence. Registar prevoznika vodi se u elektronskom obliku, na način koji omogućava povezivanje i razmjenu podataka sa registrima prevoznika država članica Evropske unije. Registar prevoznika objavljuje se na internet stranici Ministarstva. Bliži sadržaj i način vođenja registra prevoznika propisuje Ministarstvo.</p>	
--	--	--	--	--

<p>Direktive Savjeta 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006, str. 35).“</p> <p>(4) Dodaju se sljedeći članovi:</p>			<p>Pravilnik o bližem sadržaju i načinu vođenja Registra prevoznika ("Službeni list CG", br. 24/2015)</p>	
<p>Član 5a</p> <p>Do 7. avgusta 2027. godine, Komisija podnosi izvještaj Evropskom parlamentu i Savjetu o sprovođenju i efektima ove Direktive. Taj izvještaj sadrži informacije o upotrebi vozila iznajmljenih u državi članici koja nije država članica osnivanja preduzeća koje iznajmljuje vozilo. Izvještaj posebno obraća pažnju na uticaj na bezbjednost saobraćaja, životnu sredinu, poreske prihode i na sprovođenje pravila o</p>	<p>Neprimenjivo</p>	<p>Neprimenjivo</p>		

kabotaži u skladu sa Uredbom (EZ) br. 1072/2009. Na osnovu tog izvještaja, Komisija ocjenjuje da li je potrebno predložiti dodatne mjere.

Član 5b

1. Komisiji asistira Odbor osnovan članom 42 stav 1 Uredbe (EU) br. 165/2014 Evropskog parlamenta i Savjeta (*6). Taj odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Evropskog parlamenta i Savjeta (*7).
2. Kada se upućivanje vrši na ovaj stav, primjenjuje se član 4 Uredbe (EU) br. 182/2011.

(*6) Uredba (EU) br. 165/2014 Evropskog parlamenta i Savjeta od 4. februara 2014. godine o tahografima u drumskom saobraćaju, kojom se stavlja van snage Uredba Savjeta (EEZ) br. 3821/85 o tahografima u drumskom saobraćaju i mijenja Uredba (EZ) br. 561/2006 Evropskog parlamenta i Savjeta o usklađivanju određenih propisa o socijalnoj politici koji se odnose na aktivnosti u drumskom saobraćaju (SL L 60, 28.2.2014, str. 1).

(*7) Uredba (EU) br. 182/2011 Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. februara 2011. godine kojom se utvrđuju pravila i opšti principi u vezi sa mehanizmima kontrole od strane država članica nad

<p>vršenjem izvršnih ovlaštenja od strane Komisije (SL L 55, 28.2.2011, str. 13).</p> <p>Član 2</p> <p>1. Države članice donose zakone, druge propise i administrativne mjere neophodne za usklađivanje sa ovom Direktivom do 6. avgusta 2023. godine. One o tome odmah obavještavaju Komisiju.</p> <p>Kada države članice donesu te mjere, one moraju sadržati upućivanje na ovu Direktivu ili biti praćene takvim upućivanjem prilikom njihovog zvaničnog objavljivanja. Način takvog upućivanja utvrđuju države članice.</p> <p>2. Države članice saopštavaju Komisiji tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u oblasti obuhvaćenoj ovom Direktivom.</p> <p>Član 3</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.</p> <p>Član 4</p> <p>Ova Direktiva je upućena državama članicama</p>				



Broj: 03/1-341/25-5697/2

Podgorica, 24.11.2025. godine

**IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI
O NACRTU ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA
ZAKONA O PREVOZU U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU**

I. VRIJEME TRAJANJA JAVNE RASPRAVE:

Javna rasprava je održana u trajanju 30 dana, u periodu od 7. avgust do 7. septembra 2025. godine.

II. NAČIN SPROVOĐENJA JAVNE RASPRAVE:

Ministarstvo saobraćaja uputilo je javni poziv građanima, stručnoj javnosti i svim drugim zainteresovanim licima da se uključe u javnu raspravu i daju svoj doprinos u razmatranju NACRT ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PREVOZU U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU, dostavljanjem primjedbi, predloga i sugestija na adresu: Rimski trg, broj 46, 81000 Podgorica ili u elektronskom obliku na e-mail: nikola.veljovic@msa.gov.me i bojan.radoman@msa.gov.me.

III. OVLAŠĆENI PREDSTAVNICI MINISTARSTVA KOJI SU UČESTVOVALI U JAVNOJ RASPRAVI:

- 1) mr Nikola Veljović, v.d. generalnog direktora za drumski saobraćaj i motorna vozila;
- 2) Bojan Radoman, načelnik za drumski saobraćaj;
- 3) Vladimir Knežević, inspektor za drumski saobraćaj.

IV. PODACI O BROJU I STRUKTURI UČESNIKA U JAVNOJ RASPRAVI:

Tokom trajanja javne rasprave primjedbe, predloge i sugestije dostavili su: DOO ALLEGRA MONTENEGRO, DOO BOKA ADRIATIC, NVO UTOK, AOD DURUTOVIĆ, VUKSANOVIĆ & KRALJEVIĆ, AD AUTOBOKA, ZAJEDNICA OPŠTINA CG, NVO DRUMSKI SAOBRAĆAJ, NVO KLASTER PREVOZA, DOO AUTOPREVOZ ZATON, DOO TRAVEGO, DOO ELLITE EXPRESS, DOO EXPRESS TOURS, DOO NOVO PREVOZ, DOO ORTAK, DOO TOURING, DOO JADRAN EKSPRES, DOO ADRIATIC TRAVEL, DOO VELETRANS, DOO VELJIĆ MONTENEGRO, DOO BOŽOVIĆ PREVOZ, DOO DRUM, DOO ROYAL TRAVEL, DOO KRIVOKAPIĆ TURS, DOO PAVIĆEVIĆ TOURS, DOO EUROŠUNTIĆ i DOO MERCUR TRADE INTERNACIONAL.



VI. PRIMJEDBE, PRIJEDLOZI I SUGESTIJE

Rezime dostavljenih primjedbi, predloga i sugestija, sa navedenim razlozima njihovog prihvatanja, odnosno neprihvatanja, nalazi se u Prilogu 1.

Naziv organizacione jedinice ministarstva koja je odgovorna za pripremu Nacrta zakona: **Direktorat za drumski saobraćaj i motorna vozila**



Mr Nikola Veljović
VD GENERALNI DIREKTOR

Pripremio:
Bojan Radoman, načelnik
bojan.radoman@msa.gov.me

Primjedba, sugestija ili komentar	Odgovor:
<ol style="list-style-type: none"> 1. DOO ADRIATIC TRAVEL Podgorica 2. DOO NOVOPREVOZ Bijelo Polje 3. DOO BOŽOVIĆ PREVOZ Berane 4. DOO ROYAL TRAVEL Cetinje 5. DOO KRIVOKAPIĆ TURS Herceg Novi 6. DOO PAVIĆEVIĆ TOURS Danilovgrad 7. DOO VELJIĆ MONTENEGRO Berane 8. DOO VELE TRANS Bijelo Polje 9. DOO ORTAK Berane 10. DOO EXPRESS TOURS Podgorica 11. DOO AUTOPREVOZ ZATON Bijelo Polje 12. DOO TRAVEGO Herceg Novi 13. DOO ELLIT EXPRESS Podgorica 14. NVO DRUMSKI SAOBRAĆAJ Herceg Novi 15. DOO TOURING Kotor 16. DOO JADRAN EKSPRES Kotor 17. DOO EUROŠUNTIĆ Bijelo Polje 18. DOO DRUM Podgorica 	
<p>Vozač vozila u javnom prevozu putnika i tereta mora da ima: najmanje III nivo nacionalnog okvira kvalifikacija, položen vozački ispit za upravljanje motornim vozilima određene kategorije u skladu sa zakonom kojim je uređena bezbjednost saobraćaja na putevima i licencu profesionalnog vozača u skladu sa ovim zakonom. (riječi) i najviše 67 godina života. (brišu SE)</p> <p>KOMENTAR: Nedostatak vozača autobusa ugrožava poslovanje autobuskih firmi, samim tim i navršenje 67 godina starosti vozača koji su u tom radnom odnosu, izaziva problem u daljem poslovanju. Predlaže se izmjena da vozač može biti u radnom odnosu dok god ima vozačku dozvolu "D" kategorije , odnosno ima ljekarsko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti za vozača koje je definisano ZOBS. Uostalom, i Zakon o radu dozvoljava zaključivanje ugovora o radu sa penzionerom.</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen. Predlogom zakona propisana je granica 70 godina starosti.</p>
<p>Vozila u svojini, zakupu ili lizingu Član 23 Za dobijanje licence u drumskom saobraćaju prevoznik mora imati u svojini, zakupu ili lizingu: 1) u međunarodnom drumskom saobraćaju: - za prevoz putnika najmanje jedan autobus; - za prevoz tereta najmanje jedno teretno vozilo. 2) u unutrašnjem drumskom saobraćaju: - za prevoz putnika najmanje jedan autobus; - za prevoz tereta najmanje jedno teretno vozilo. 3) u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju: - za linijski gradski i prigradski prevoz najmanje jedan autobus;</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Ukoliko bi došlo do smanjivanja minimalnog roka za zakup vozila, u praksi bi došlo do problema u primjeni, naročito u pogledau administracije, gdje subjekt u kratkom roku nakon izdavanja licence, zbog ugovora o zakupu na kratkom period, može odmah izgubiti uslove za istu.</p>

- za auto-taksi prevoz najmanje jedno vozilo.

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

KOMENTAR:

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

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

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

U vozilu prevoznika koje se u javnom prevozu putnika i tereta koristi na osnovu zakupa ili lizinga mora se nalaziti ugovor iz stava 2 ovog člana, odnosno lizingu, kao i izvod licence koji glasi na zakupca, odnosno korisnika lizinga.

Vozilo prevoznika koje se u javnom prevozu putnika i tereta koristi na osnovu zakupa ili lizinga mora biti registrovano na teritoriji Crne Gore.

Prevoznik mora povjeriti upravljanje vozilom u svojini, zakupu ili lizingu samo vozaču koji je kod njega zaposlen na osnovu ugovora o radu.

U vozilu prevoznika iz stava 6 ovog člana, mora se nalaziti ugovor o radu za lica koja obavljaju prevoz.

Vozilo uzeto u zakup sa kojim prevoznik obavlja javni prevoz ne smije se davati u podzakup.

Registracija i ovjera redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu

Član 48

Prevoznik je dužan da podnese zahtjev za registraciju i ovjeru usklađenog reda vožnje u međugradskom linijskom prevozu, najkasnije 15 dana prije početka važenja reda vožnje Organu uprave.

Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prevoznik dostavlja usklađene i važeće redove vožnje radi registracije i ovjere, (riječi) kao i dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva. - brišu se

Stav 3 Dokaz o plaćenim novčanim kaznama iz stava 2 ovog člana za pravno lice i odgovorno lice u pravnom licu, odnosno za preduzetnika iz prekršajne evidencije Ministarstva Organ uprave pribavlja po službenoj dužnosti. (briše SE)

Stav 4 mijenja se i glasi: Red vožnje u međugradskom linijskom prevozu registruje se na jednog ili više prevoznika kooperanata.

Stav 5 mijenja se i glasi Redovi vožnje registruju se i ovjeravaju na period od deset godina, sa početkom primjene od 1. juna tekuće do 31. maja desete godine od dana registracije.

DODAJE SE STAV 4 KOJI GLASI

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

DODAJE SE STAV 5 KOJI GLASI

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

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

DOSADAŠNJI STAV 6 POSTAJE STAV 8 Organ uprave primjerak registrovanih i ovjerenih

Predlog za brisanje odredbe o dostavljanju dokaza o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva, nije prihvaćen.

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

Predlog u dijelu registracije međugradskih redova vožnje na jednog ili više prevoznika, nije prihvaćen.

Stav predlagača, jeste da međugradski redovi vožnje trebaju da ekzistiraju na jednog prevoznika, kako bi u budućnosti kroz reformu međugradskog prevoza, postojale preciznije reference prevoznika.

Predlog u dijelu registracije međugradskih redova vožnje na period od deset godina je djelimično prihvaćen. Predlogom zakona je definisan rok od pet godina.

<p>redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu dostavlja inspekciji za drumski saobraćaj u roku od osam dana od dana početka važenja redova vožnje.</p> <p>DOSADAŠNJI STAV 7 POSTAJE STAV 9 Za registraciju i ovjeru redova vožnje iz stava 1 ovog člana plaća se naknada.</p> <p>Naknada iz stava 8 ovog člana prihod je Budžeta.</p> <p>DOSADAŠNJI STAV 8 POSTAJE STAV 10 Bliži sadržaj i način vođenja evidencije iz stava 6 ovog člana propisuje Ministarstvo.</p> <p>Visinu naknade za registraciju i ovjeru redova vožnje iz stava 1 ovog člana utvrđuje Vlada.</p> <p>KOMENTAR:</p> <p>Stav 2 i 3 su predati na Ustavni sud za ocjenu Ustavnosti.</p> <p>Takođe, Zakonom o prekršajima propisan je postupak izvršenja odnosno naplate kazni samim tim ovim odredbama povrijeđeni su ustavni principi jednakosti pred zakonom. Takođe, odlukom Ustavnog suda od 29.05.2017. godine izbrisan je vid naplate pasivnim izvršenjem za sve prekršaje osim za prekršaje počinjene iz oblasti javnog prevoza putnika i tereta.</p> <p>Uostalom iz važeće zakonske formulacije nije jasno zašto su novčane kazne relevantne. Možda ima prekršajne kazne jer je isticao reklamu ili iz neke druge oblasti što ga ne čini nepodobnim za obavljanje navedene djelatnosti, i predstavlja OZBILJNU biznis barijeru.</p> <p>Stav 4. omogućavanje registrovanja reda vožnje na kooperante omogućava da se određenim danima ili datumima što bi dovelo do lašeg poslovanaja privrednih društava, a pogotovu u usklađivanju poslovanja sa Zakonom o radu mobilnih radnika.</p> <p>Stav 5. nepotrebno je obnavljati stare redove vožnje svake godine, pri čemu se obnavlja nepotrebna administracija, kako i privrednim društvima tako u PKCG i Ministarstvu saobraćaja. (dodvodi do potrošnje papira pri čemu se ugrožava zaštita životne sredine)</p>	
<p>Brisanje redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu</p> <p>Član 49</p> <p>Red vožnje u međugradskom linijskom prevozu Organ uprave, briše rješenjem iz evidencije</p>	<p>Predlog prihvaćen, predlog norme prilagođen periodu registracije međugradskih redova vožnje od pet godina.</p>

registrovanih redova vožnje na predlog inspekcije za drumski saobraćaj, ukoliko prevoznik:

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

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

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

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

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

Žalba ne odlaže izvršenje rješenja.

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

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

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

Alineja 2 je vrlo nekorektna prema prevoznicima, jer su isti suočeni sa kvarovima na autobusima u vidu mehaničkih kvarova na mjenjaču, kvar na motoru, kvar turbine- kada kulja crni dim pa novinari pišu o tome i komentarišu da li je

<p>bezbjedan autobus kada kulja crni dim (prilog TV Vijesti gostovanje gospodina Dalibora Miloševića), kvarovi klima uređaja, dešava se da nove gume eksplodiraju, pucanje sistema za vazduh na autobusima, i mnoge stvari koje mogu uticati da se vozilo mora isključiti iz saobraćaja, a koje se ne mogu predvidjeti unaprijed da bi do njih došlo. Vodeći statistiku oko 25% polazaka je ostalo u kvaru u toku ove ljetnje sezone.</p>	
<p>Ukrcavanje i iskrcavanje putnika u međugradskom linijskom prevozu</p> <p>Član 51</p> <p>Ukrcavanje i iskrcavanje putnika u međugradskom linijskom prevozu prevoznik, odnosno vozno osoblje dužan je da obavlja na autobuskim stanicama i autobuskim stajalištima, prema registrovanom redu vožnje.</p> <p>Izuzetno od stava 1 ovog člana, ukrcavanje i iskrcavanje putnika međugradskom linijskom prevozu putnika prevoznik, odnosno vozno osoblje može vršiti na bilo kom stajalištu ukoliko putnik putuje na teritoriju druge lokane samoupave. (Dodaje se)</p> <p>KOMENTAR:</p> <p>Neophodno je dodati predloženi stav 2 jer su putnicima uskraćena prava javnog prevoza iz velikog broja naseljenih mjesta pa su samim tim primorani koristiti dodatni prevoz do određenih autobuskih stanica ili pojedinih stajališta na kojima bi ih autobus primio na određenoj liniji. Pojedini putnici plaćaju taksi prevoz koji je u dosta slučajeva skuplji od same autobuske karte koju moraju platiti. Na ovaj način bi se olakšalo korišćenje autobuskog prevoza.</p> <p>Mnogo je primjera sela i zabačenih kuća između dva naseljena mjesta, u kojima žive građani nerijetko starije dobi i lošijeg zdravstvenog stanja. Dosadasnja regulativa, baš takve ljude koji upravo žive u zabačenim djelovima države primorava da se izlažu dodatnom trošku angažovanjem nekog drugog prevoza od stajališta ili stanice pa do kuće.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>U Pravilniku o određivanju minimalnog vremena trajanja vožnje (daljinar), unešena su autobuska stajališta u skladu sa potrebama korisnika prevoza, a na području gradova i na osnovu saglasnosti lokalnih uprava, u skladu sa politikom organizacije gradskog i prigradskog prevoza.</p>
<p>Dostava reda vožnje, cjenovnika i voznih karata u međugradskom linijskom prevozu</p> <p>Član 53</p> <p>Prevoznik je dužan dostaviti (riječ) ovjerenu (Biše se) kopiju registrovanog (riječi) i ovjerenog (Bišu se) reda vožnje, cjenovnik (riječi) i dovoljan broj voznih karata (Biše se) autobuskim stanicama koje koristi po redu vožnje, najkasnije</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>

osam dana prije početka obavljanja prevoza na određenoj liniji.

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

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

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

KOMENTAR:

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

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

Prodaja i izdavanje voznih karata u međugradskom linijskom prevozu

Član 54

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lica iz stava 1 ovog člana dužna su za linije utvrđene registrovanim i ovjerenim redom vožnje prodavati vozne karte u skladu sa cjenovnikom iz člana 53 stav 2 ovog zakona.

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

KOMENTAR:

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

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

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

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

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

Alotman sjedišta u međugradskom linijskom prevozu

Predlog nije prihvaćen.

Član 55

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

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

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

(STAV 3 SE BRIŠE)

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

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

KOMENTAR:

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

Stav 2: neophodno izmijeniti zbog poslovanja kroz softverski sistem

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

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

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

Vozna karta u međugradskom linijskom prevozu

Član 56

Putnik koji koristi međugradski linijski prevoz, mora da ima voznu kartu koja sadrži: naziv prevoznika, serijski broj vozne karte, mjesto ulaska i izlaska, datum i vrijeme izdavanja karte, vrijeme važenja karte, cijenu prevoza i podatke o uračunatoj, odnosno neuračunatoj staničnoj usluzi ili obavještenje o načinu plaćanju stanične usluge, a za prevoz putničkog prtljaga numerisanu potvrdu koja sadrži naziv, pečat prevoznika i visinu naknade za prevoz prtljaga.

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

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

KOMENTAR:

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

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

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

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

Predlog prihvaćen.

državnih granica i kontroli karata prilikom ulaska u avione dok u Crnoj Gori zakonska regulativa ne prati razvoj tehnologije.

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

Prodaja i izdavanje voznih karata u međunarodnom linijskom prevozu

Član 75

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

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

KOMENTAR PREDHODNOG ČLANA 56

Uslovi za dobijanje licence za pružanje usluga autobuske stanice

Član 95

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

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

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

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

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

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

Predlog nije prihvaćen.

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

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

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

Objekat iz stava 1 tačka 3 ovog člana mora da ispunjava i uslove utvrđene zakonom kojim je uređena izgradnja objekata koji

se odnose na pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom.

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

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

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

KOMENTAR:

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

<p>Čak i Željeznički prevoz Crne Gore se digitalizovao i poznaje softverska rjesenja i aplikacije, i web portale kao kanal prodaje.</p> <p>Obzirom da je sa razvojem tehnologije upotreba javnih govornica „zaboravljena“ samim tim potrebni je upodobiti i zakonsku regulativu sa stvarnim stanjem. Obzirom da danas svaki građanin raspolaže sa najmanje jednim pametnim telefonskim uređajem smatram da je ovaj uslov za dobijanje licence potrebno izbrisati. Nadalje, kako je kao jedan od uslova za dobijanje licence predviđen WI-Fi signal za internet nadomještena je potreba za javnim telefonskim govornicima koje zasigurno nijesu u funkciji ni na jednoj lokaciju u Crnoj Gori.</p> <p>Zakon predviđa nešto što u praksi više i ne postoji kao vid komunikacije jer niti postoje kartice koje se ubacuju u govornice niti su same po sebi ispravne na lokacijama na kojima su postavljene.</p>	
<p>Ukidanje licence za pružanje usluga autobuske stanice</p> <p>Član 99</p> <p>Organ uprave ukinuće licencu za pružanje usluga autobuske stanice rješenjem, ako:</p> <ul style="list-style-type: none">- lice koje upravlja autobuskom stanicom prestane da ispunjava uslove iz člana 95 ovog zakona;- se utvrdi da je licenca izdata na osnovu netačnih podataka;- lice koje upravlja autobuskom stanicom prestane da pruža usluge autobuske stanice;- lice koje upravlja autobuskom stanicom redovno ne ispunjava obaveze utvrđene ovim zakonom i drugim propisima;- ne koristi softversko rješenje kroz koje se vrši prodaja autobuskih karata po sistemu otvorenog algoritma koji je uvezan sa softverom prevoznika i softverom nadležnog državnog organa kroz koji će se vršiti kontrola prodaje karta i uplata novčanih sredstava prevoznicima.(dodaje se). <p>Protiv rješenja iz stava 1 ovog člana, može se izjaviti žalba Ministarstvu, u roku od osam dana od dana prijema rješenja.</p> <p>Žalba ne odlaže izvršenje rješenja.</p> <p>Rješenje iz stava 1 ovog člana, dostavlja se inspekciji za drumski saobraćaj.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Obrazloženje kao za prethodnu tačku.</p>

<p>KOMENTAR: dodati alineju 5 vezanu za softver komentar u članu 95.</p> <p>Izbjegavanje softvera je jedino logično ako neki prodavac - autobuska stanica svjesno želi da sakrije ili manipulira sa brojem prodatih karata i time stekne korist ili ošteti nekog u navedenom krugu prodaje. Te je ovaj uslov mandatoran radi lakšeg praćenja i čistijeg poslovanja.</p>	
<p>Član 100</p> <p>Prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika dužan je da koristi autobusku stanicu utvrđenu redom vožnje, odnosno dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika.</p> <p>Lice koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika, dužni su da zaključe ugovor o pružanju usluga autobuske stanice prije početka obavljanja prevoza po registrovanom redu vožnje, u skladu sa ovim zakonom i opštim uslovima iz člana 94 stav 4 ovog zakona.</p> <p>Ugovor između lica koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznika iz stava 2 ovog člana mora da sadrži: naziv lica koje upravlja autobuskom stanicom i korisnika usluga (prevoznika), rok i način obračuna pruženih usluga, rok izmirivanja međusobnih</p> <p>novčanih obaveza, rok za uplatu sredstava od prodatih karata prevozniku koji ne smije biti duži od jednog radnog dana osim ako je neradni dan, alotman sjedišta za svaki registrovani red vožnje.</p> <p>Lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno je svakodnevno vršiti obračun prodatih karata po prevozniku i izvršavati uplatu od prodatih sredstava.</p> <p>Lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno je da sredstva od prodatih karata prevozniku uplati najkasnije narednog dana do 14:00 časova, osim ukoliko su neradni dani, u tom slučaju sredstva se uplaćuju prvog radnog dana do 14:00 časova.</p> <p>Lice koje upravlja autobuskom stanicom koje zaključi sa prevoznikom o mjesečnom obračunu prodatih karata dužno je da obezbijedi bankarsku garanciju prevozniku ili mjenice i mjenična ovlaštenja kao garanciju isplate do prosječne visine prometa u predhodnoj poslovnoj godini u kojoj je prevoznik imao promet na predmetnoj autobuskoj stanici, visina bankarske garancije ili mjenice iznosi najmanje sabrano za tri dana sa najvećim prometom u predhodnoj poslovnoj godini prevoznika.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju, već sadrži zastitnu mjeru</p> <p>Pružanje usluga autobuske stanice</p> <p>Član 100</p> <p>Prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika dužan je da koristi autobusku stanicu utvrđenu redom vožnje, odnosno dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika.</p> <p>Lice koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika, dužni su da zaključe ugovor o pružanju usluga autobuske stanice najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza po registrovanom redu vožnje za period njegovog važenja u skladu sa ovim zakonom i opštim uslovima iz člana 94 stav 4 ovog zakona.</p> <p>Ugovor između lica koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznika iz stava 2 ovog člana mora da sadrži: naziv lica koje upravlja autobuskom stanicom i korisnika usluga (prevoznika), rok i način obračuna pruženih usluga, rok izmirivanja međusobnih novčanih obaveza, rok za uplatu sredstava od prodatih karata prevozniku, alotman sjedišta za svaki registrovani red vožnje.</p> <p>Lice koje upravlja autobuskom stanicom, koje u rokovima utvrđenim ugovorom iz stava 2 ovog člana ne uplaćuje sredstva od prodatih karata, ne smije da naplaćuje staničnu uslugu prihvata i otpreme autobusa, do izmirivanja obaveza od prodatih karata.</p> <p>U slučaju iz stava 4 ovog člana lice koje upravlja autobuskom stanicom, dužno je da prevoznicima omogući nesmetan prihvata i otpremu autobusa, do izmirivanja obaveza od prodatih karata Lice koje upravlja autobuskom stanicom ne smije naplatiti staničnu uslugu prevozniku za period za koji nije izmirio novčane obaveze, prema prevozniku od prodatih karata.</p>

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

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

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

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

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

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

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

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

KOMENTAR:

Imajući u vidu problematiku naplate potraživanja od autobuskih stanica, koje prevoznici moraju potraživati od istih neophodno je Zakonski definisati potraživanja.

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

<p>Treba imati u vidu da se najveći broj karata prodaje na autobuskim stanicama a da do novca prevoznici dolaze u najboljem slučaju do kraja narednog mjeseca.</p> <p>Danas, sve autobuske stanice koriste tipski ugovor o poslovnoj saradnji kojom oni definišu prevoznicima rokove plaćanja i obračuna prodaja karata na mjesečnom nivou, ne obraćajući pažnju na poslovanje prevoznika i njihove potrebe, od kojih i sami zarađuju uzimajući procenat od prodatih karata, a koje se ogledaju u potrebi održavanja vozila, registracije, goriva, polise obaveznog osiguranja putnika i sve druge obaveze koje nijesu male.</p> <p>Takođe, simptomatična je situacija sa firmom "SIMON VOYAGES" iz Berana koja je u stečaju, ni dan danas prevoznici nijesu naplatili potraživanja koja premašuju 200.000,00 evra, kako ne bi imali sličnu situaciju sa nekom drugom autobuskom stanicom i dolaska u nezavidnu situaciju neophodna je implemtacija drugih Zakona koje definišu rad privrednih društava.</p> <p>Posebno se skreće pažnja na autobusku stanicu u Herceg Novom koja je dužna svakom prevozniku za više mjeseci prodaje karta a koja će po svemu sudeći u narednom periodu prestati sa radom zbog otvaranja opštinske stanice čija se izgradnja privodi pri kraju.</p> <p>Napominjemo da sipanje goriva na odloženo nije moguće bez Bankarske garancije ili izdatog mjeničnog ovlašćenja i mjenica.</p> <p>Važećom zakonskom regulativom autobuske stanice su same sebi dale ovlašćenja da mogu novac prevoznika da zadržavaju od prvog dana prodaje do najmanje 50 dana i duže bez ikakve garancije za plaćanje. Sudski postupci prinudne naplate potraživanja znaju da traju do tri godine da bi se naplatio novac od prodatih karata.</p>	
<p>Ovjeravanje putnog naloga</p> <p>Član 104</p> <p>Vozač autobusa dužan je da prijavi autobuskoj stanici vrijeme svakog dolaska i polaska autobusa, radi ovjeravanja putnog naloga.</p> <p>Lice koje upravlja autobuskom stanicom, dužno je neposredno prije polaska autobusa postavljenog na peron da ovjeri putni nalog prevoznika u skladu sa redom vožnje.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Obaveza ovjeravanja putnog naloga u linijskom prevozu predstavlja osnovni vid kontrole održavanja reda vožnje u skladu sa predloženim od strane prevoznika i registrovanim vremenima polazaka sa autobuskih stanica. Izradom Nacionalnog registra prevoznika, smatra se da će se unaprijediti ovaj administrativni postupak.</p>

<p>Lice iz stava 2 ovog člana ne smije da ovjeri putni nalog za autobus koji nije postavljen na peronu.</p> <p>Putni nalog se ovjerava samo na polaznoj stanici koji je u redu vožnje ili dozvoli. (dodaje se).</p> <p>KOMENTAR:</p> <p>Obaveza ovjeravanja putnog naloga predstavlja veliki problem u redovnosti održavanja polaska jer radnici koji rade ovjere naloga na pojedinim autobuskim stanicama ujedno i prodaju autobuske karte, vrše prijem prtljaga na ostavu, propuštaju putnike na kraju vrše i kontrolu karta, što posebno u ljetnjim uslovima pravi bespotrebna kašnjenja.</p> <p>Ujedno kod prevoznika koji nema dovoljno rentabilne linije mora poslati samo jednog radnika, koji mora da primi prtljag i pregleda karte prije ulaska putnika, i dodatno čekati da se ovjeri putni nalog.</p> <p>Zbog svih ovih situacija je neoptrebno ovjeravati putni nalog na usputnim stanicama.</p> <p>Obaveza naplate peronizacije od prevoznika kada nema prodatih karata je otimanje imovine prevoznika, prisiljavanje na prinudno plaćanje, pri čemu su cijene peronizacija izrazito velike.</p>	
<p>X. KAZNE NE ODREDBE</p> <p>Član 138</p> <p>Novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 10.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:</p> <p>MIJENJAJU SE I GLASE</p> <p>40) svakodnevno ne vršiti obračun prodatih karata po prevozniku i izvršavati uplatu od prodatih sredstava.(član 100 stav 4);</p> <p>41) Ne izvrši uplatu sredstva od prodatih karata prevozniku i uplati najkasnije narednog dana do 14:00 časova, osim ukoliko su neradni dani, u tom slučaju sredstva se uplaćuju prvog radnog dana do 14:00 časova. (član 100 stav 5);</p> <p>42) Ne obezbijedi bankarsku garanciju prevozniku ili mjenice i mjenična ovlašćenja kao garanciju isplate do prosječne visine prometa u predhodnoj poslovnoj godini u kojoj je prevoznik imao promet na predmetnoj autobuskoj stanici, visina bankarske garancije ili mjenice iznosi najmanje sabrano za tri dana sa najvećim</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Uzimajući u obzir da predlog nije prihvaćen, a koji se odnosio na materijalnu odredbu, ne postoji mogućnost izvođenja kaznene odredbe.</p>

<p>prometom u predhodnoj poslovnoj godini prevoznika. (član 100 stav 6);</p> <p>43) Ne obezbijediti garancije prevozniku najkasnije 15 dana od dana stupanja na snagu ovog Zakona. (član 100 stav 7);</p> <p>(član 100 stav 8);</p> <p>45) u rokovima utvrđenim ugovorom o pružanju usluga autobuska stanica ne uplaćuje sredstva od prodatih karata, a naplaćuje staničnu uslugu prihvata i otpreme autobusa, do izmirivanja obaveza od prodatih karata (član 100 stav 9);</p> <p>Napomena: stav 4 se mijenja i postaje stav 9</p> <p>KOMENTAR: izvršiti izmjene za kaznene odredbe u skladu sa izmijenjenim članovima Zakona.</p> <p>Sve izmjene u kaznenim odredbama bi samo dovele red u začarani krug dužnika i povjerioca i olakšale poslovanje prevoznicima kao i naplatu potraživanja državi.</p>	
<p>PREDLOZI ZAKONA – MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA</p> <p>CENTRALNO AUTOBUSKO STAJALIŠTE - uvrstiti u kategoriju autobuskih stanica, da može prodavati autobuske karte uz proviziju, bez naplate ostalih troškova za prevoznike.</p>	<p>Prijedlog djelimično prihvaćen.</p> <p>U slučaju definisanja centralnog autobuskog stajališta, moguće je kroz osnivanje poslovnice ili turističke agencije prodavati vozne karte. Centralno autobusko stajalište u prvom redu je značajno zbog infrastrukturnog aspekta.</p>
<p>DOO Allegra Bar</p>	
<p>Regulisanje međunarodnog prevoza putnika putem limo-servisa do aerodroma u susjednim državama</p> <p>U postupku javne rasprave o Nacrtu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, objavljenom dana 7. avgusta 2025. godine, koristim pravo da predložim dopunu kojom bi se omogućilo da se prevoz putnika iznajmljenim vozilom sa vozačem (limo-servis) obavlja i kao međunarodni prevoz isključivo do aerodroma u državama sa kojima se Crna Gora graniči.</p> <p>Il Razlozi za dopunu:</p> <p>1. Ekonomski i turistički značaj- Crna Gora je turistički orjentisana zemlja čija privreda značajno zavisi od efikasnog, sigurnog i fleksibilnog prevoza. Trenutni zakon ograničava limo-servis isključivo na nacionalni okvir, iako potrebe turista</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Međunarodni prevoz u drumskom saobraćaju je propisan bilateralnim i multilateralnim sporazumima. Definisanjem predložene odredbe bi se doveli u zabludi domaći prevoznici, smatrajući da imaju pravo obavljanja međunarodnog prevoza putnika limo servisom, a što je u suprotnosti sa međunarodnim sporazumima.</p>

i putnika zahtijevaju mogućnost direktnog aerodromskog transfera ka susjednim državama.

2. Fer konkurencija i suzbijanje sive ekonomije- Praksa pokazuje da se ovakav prevoz već obavlja neregulisano,

što generiše sivu ekonomiju i gubitak prihoda za državu. Uvođenjem jasnog pravnog okvira smanjuje se prostor za sivu ekonomiju, a staraju uslovi za legalno poslovanje, poresku naplatu i fer konkurenciju.

3. Usklađenost sa EU pravom- Crna Gora je u procesu usklađivanja zakonodavstva sa EU pravnim tekovinama.

- Regulatorna (EZ) br. 1071/2009 propisuje da operatori koji posjeduju odgovarajuću licencu mogu obavljati međunarodni prevoz putnika.

- Sud pravde EU (predmet "Prestige and Limousine" C-259/12) naglasio je da država članica ne može neopravdano ograničiti izdavanje licenci jer to direktno utiče na slobodu pružanja usluga. Ova praksa može poslužiti kao direktna orijentacija za zakonodavca u Crnoj Gori.

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

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

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

III Predlog normativnog rješenja

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

"Prevoz putnika iznajmljenim vozilom sa vozačem (limo-servis) može se obavljati i kao međunarodni prevoz putnika isključivo do aerodroma u državama sa kojima se Crna Gora

<p>graniči, pod uslovom da vozilo ispunjava tehničke i bezbjednosne standarde utvrđene ovim zakonom i međunarodnim propisima, te da prevoznik posjeduje odgovarajuću licencu izdatu od strane Ministarstva saobraćaja.</p> <p>Ministarstvo bliže uređuje uslove i način izdavanja licence, vodeći računa o načelu reciprociteta sa susjednim državama i standardima prava Evropske unije".</p> <p>Predložena dopuna ne predstavlja opterećenje za sistem drumskog saobraćaja, već doprinosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Povećanju pravne sigurnosti i eliminisanju sive ekonomije - Usklađivanje sa pravom EU - Jačanju ekonomskog interesa države - Jačanje konkurentnosti i privrednog razvoja <p>Stoga, molim Ministarstvo da razmotri ovaj predlog i uvrsti ga u konačan tekst Zakona.</p>	
<p>Nacrtom Zakona o drumskom saobraćaju, u članu 95 je u odnosu na važeći Zakon o drumskom saobraćaju predviđen dopunski uslov za dobijanje licence za obavljanje poslova autobuske stanice i to uslov koji se odnosi na imanje prava svojine ili zakupa na zemljištu.</p> <p>Član 28 stav 1 Nacrta glasi:</p> <p>U članu 95 stav 2 tačka 3 poslije riječi: „objekta" dodaju se riječi: „i zemljišta".</p> <p>Predlog za izmjenu člana 28 stav 1 Nacrta, tako da član 95 stav 1 tačka 3 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju glasi:</p> <p>3) ima u svojini ili zakupu objekat i zemljište, s tim što na zemljištu može imati i pravo korišćenja, sa istaknutim natpisom "autobuska stanica" sa naznačenjem mjesta i obezbijeđenim pristupom za lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom...</p> <p>Napomena, u predlogu Nacrta je pogrešno označeno da se radi o izmjenama člana 95 stav 2, već se radi od članu 95 stav 1.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1: Nacrtom Zakona o drumskom saobraćaju, članom 28 stav 1 predviđena je izmjena člana 95 stav 1 važećeg Zakona na način što je propisan dodatni uslov vezano za dobijanje licence za obavljanje poslova autobuske stanice. Naime, po Nacrtu je potrebno da podnosilac zahjete za</p>	<p>Predlog je prihvaćen.</p>

<p>dobijanje predmetne licence priloži dokaz da ima obezbijeđen objekat i zemijište, odnosno da ima u svojini ili zakupu objekat i zemijište gdje će obavijati djelatnost. Po do sada važećem zakonu podnosilac zahtjeva je morao da ima u svojini ili zakupu samo objekat, dok po predloženim izmjenama mora imati obezbijeđeno zemijište, odnosno pravo svojine ili zakupa i na zemljištu.</p> <p>Međutim, predložena formulacija iz Nacrta preusko definiše uslov koji se odnosi na osnov po kom podnosilac zahtjeva koristi zemljište. U obzir se mora uzeti i pravo korišćenja kao osnov na osnovu koga se koristi zemijište. U stvari ne može se zanemariti faktičko stanje da postoji veliki broj lica koja kod Uprave za nekretnine kao upisano pravo imaju evidentiano pravo korišćenja. Iako Zakon o svojinsko pravnim odnosima u članovima 419 i 420 propisuje uslove za pretvranje prava iz društvene svojine i upis prava svojine u praksi je evidentno da mnogi subjekti iz raznih razloga još uvijek nisu upisani kao nosioci prava svojine, već su upisani kao nosioci prava korišćenja.</p> <p>Nema razloga da nosioci prava korišćenja na zemljištu, koje pravo je stečeno u periodu režima društvene odnosno državne svojine, budu uskraćeni za mogućnost dobijanja licence za obavljanje</p> <p>poslova autobuske stanice, pogotovo kad se ima u vidu da je u periodu dok je ovo pravo egzistiralo u pravnom poretku po svojoj sadržini bilo izjednačeno sa pravom svojine. Imaoci ovog prava mogu</p> <p>raspolagati sa nepokretnostima, u smislu otuđiti, dati u zakup, opteretiti itd. U prilogu ove tvrdnje ide</p> <p>i nedavno mišljenje Komisije za stručnu edukaciju notara br. 1/2025 od 21.3.2025.g. koja je konstatovala da nema smenji da se zaključni pravni posao kojim se ustanovljava hipoteka na zemljištu</p> <p>na kojem postoji pravo korišćenja.</p> <p>Imajući sve navedeno u vidu predlažemo da usvojite primjedbu kako je gore predloženo.</p>	
<p>BOKA ADRIATIC Kotor</p>	
<p>Predlažemo dopunu vezano za Šatl prevoz na način da se prepozna i prevoz putnika i članova posade iz luka: Šatl prevoz Član 90, izmjeniti stav 2</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Smatramo da se predloženi Šatl prevoz može organizovati kroz gradski i prigradski prevoz.</p>

<p>Prevoz putnika iz stava 1 ovog člana prevoznik vrši</p> <ul style="list-style-type: none"> • od aerodroma ili luka do registrovanih smještajnih kapaciteta na teritoriji Crne Gore i obratno, od aerodroma do luka i obratno. • od luka do stajališta koje koja odredi nadležni organ lokalne uprave na čijem području se luka nalazi za iskrcaj/ukrcaj putnika sa brodova na kružnim putovanjima <p>izmjeniti stav 7</p> <p>Prevoz iz stava 1 ovog člana, obavlja prevoznik, koji ima zaključen ugovor sa pravnim licem koje upravlja aerodromom na čijem području se putnici ukrcavaju ili iskrcavaju, prema važećem cjenovniku usluga prevoza, odnosno sa pomorskom kompanijom čiji brod uplovijava ili boravi na području luke</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1: Predloženom dopunom bi se regulisao Šatl prevoz na način da se prepozna na ovaj način prevoz lukama EU putnika i članova posade iz luka a ne samo sa aerodroma, na isti način kako je regulisano u lukama EU.</p>	
<p>NVO UTOK</p>	
<p>Turistička agencija koja u sklopu aranžmana nudi i organizuje usluge prevoza dužna je da uslugu prevoza obavlja licenciranim vozilima za javni prevoz, u skladu sa ovim zakonom.”</p> <p>1. Ekonomska neracionalnost novih vozila u turizmu.</p> <p>Struktura klijenata se iz godine u godine ne poboljšava, već slabi. Samim tim ne postoji ekonomska racionalnost za ulaganje u nova vozila.</p> <p>Jedina opravdana osnova bila bi da država, u cilju unapređenja turističke ponude destinacije , kroz određene programe subvencionise barem 50% vrijednosti novih vozila. U suprotnom ovakve investicije nisu održive .</p> <p>2. Nadležnost ministarstva saobraćaja</p> <p>Ministarstvo saobraćaja može da propisuje samo saobraćajne standarde i tehničku ispravnost vozila a ne i turističke standarde. Ako je vozilo tehnički ispravno i bezbjedno za upotrebu u saobraćaju, onda je samim tim pogodno i za turističku upotrebu.</p> <p>Turistička atraktivnost je potpuno druga dimenzija i često počiva na specifičnim, autentičnim vozilima koja su sama po sebi dio doživljaja. Primjeri su brojni:</p>	<p>Predlog je djelimično prihvaćen.</p> <p>U posebnim oblicima prevoza u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju koje propisuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave uvrstili smo tuk tuk vozila. Za starodobna vozila, ostajemo otvoreni za konsultacije u budućem period.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ○ Volkswagen Type 2 (T1 & T2 - VW Kombi / Mikrobuz) ○ Citroën 2CV ("spacek") ○ Land Rover Series I-III / Defender 90/110 ○ Mercedes-Benz O 319 / O 309 ○ Willys Jeep / Jeep CJ Trabant 601 ○ Fiat 750 ("Fića"), Fiat 126p ("Peglica") Američki školski autobusi (prerađeni) Vespe autentične stare ○ Drvene jedrilice i guleti <ul style="list-style-type: none"> • Amfibijska vozila DUKW ("Duck Boats") • Tuk-tukovi i stare auto-rikše <p>Kočije sa konjima</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parne lokomotive i turistički vozovi <p>Ova vozila se širom svijeta koriste kao turistička atrakcija. Nigdje ne postoji zakon koji to zabranjuje.</p> <p>3. Pozitivna praksa i poređenja Takav zakon, koliko je poznato, ne postoji ni u jednoj zemlji EU. Ako postoji, spremni smo da ga proučimo i da svi naučimo iz tog primjera. Pozitivna praksa u regionu (npr. Hrvatska) jasno pokazuje da je raznovrsnost i autentičnost vozila sastavni dio turističke ponude i dodatne vrijednosti za destinaciju.</p> <p>4. Posljedice za crnogorski turizam Upozoravamo da bi nametanje obaveze korišćenja samo novih vozila za turistički prevoz bankrotiralo većinu agencija u Crnoj Gori. To bi direktno dovelo i do potrebe za radikalnim oblicima protesta, jer bi hiljade ljudi ostalo bez posla, a turistička ponuda bila dodatno osiromašena.</p>	
<p>NVO KLASTER</p>	
<p>U Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju („Službeni list CG“ br. 71/17 i 67/19) u članu 6 u tač. 10,20,21,22 i 32 broj : „23“ zamijeniti brojem : „18“.</p> <p>U važećem Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju, predlaže se izmjena člana 6 u dijelu značenja izraza (gradski autobus, autobus klase A, klase B, međugradski i prigradski autobus) na način što je broj mjesta za sjedenje putnika, uključujući i mjesto za vozača, u pomenutim autobusima smanjen sa 23 na 18 mjesta, iz razloga racionalnosti i ekonomičnosti prevoznika pri obavljanju javnog prevoza putnika.</p> <p>Predloženo rješenje je višegodišnji, odnosno dvodecenijski zahtjev svih crnogorskih autobuskih prevoznika u unutrašnjem (gradsko-prigradskom i međugradskom) i međunarodnom linijskom prevozu putnika. Njima je sadašnji zakon jasno utvrdio obavezu da su dužni da se pridržavaju</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima ("Službeni list CG", br. 2/2015, 73/2023 i 62/2024) su definisane klase autobusa i granice u pogledu broja sjedišta.</p> <p>Takođe, predložene klase predstavljaju međunarodni standard.</p> <p>Nadalje, propisana granica u pogledu broja sjedišta ima veliki značaj za prava putnika u drumskom saobraćaju u cilju obezbjeđivanja potrebnog broja slobodnih sjedišta, naročito na međustanicama.</p>

registrovanog i objavljenog reda vožnje u cilju zaštite interesa putnika. U tu svrhu, prevoznik preuzima sve mjere i radnje za njegovo sigurno i uredno održavanje, pri čemu ulaže veliki trud i vrijeme da se linija razradi i postane prepoznatljiva i sigurna za sve putnike, kroz redovnost, pouzdanost i tačnost, što zahtijeva i velika novčana sredstva za finansiranje praznog hoda, jer je mora održavati redovno bez obzira da li na polaznoj stanici ima putnika, ili ne, i bez obzira što su redovi vožnje u određenim vremenskim intervalima u toku godine na granici rentabilnosti, ili ispod nje. U protivnom, zbog neodržavanja reda vožnje prevoznik se suočava sa njegovim brisanjem na predlog državne Inspekcije za drumski saobraćaj a nije ga moguće ponovo registrovati i obnoviti.

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

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

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

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

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

Predlog nije prihvaćen.

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

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

<p>Predloženo zakonsko rješenje prisutno je u zakonodavstvu zemalja Evropske unije, konkretno u republici Hrvatskoj, koja je članica EU od 1.07.2013. godine.</p> <p>U ovom članu potrebno je prvo uskladiti redosled stavova koji se mijenjaju saglasno pravnotehničkim Pravilima za izradu propisa Sekretarijata za zakonodavstvo.</p> <p>Ovim članom obrađivač zakona predlaže novu granicu u pogledu starosti za pribavljanje Licence profesionalnog vozača za kategorije D i D + E sa 24 na 23 godine, što je besmisleno i nedovoljno za rješavanje nedostatka vozača u Crnoj gori, zbog čega je neprihvatljiv u praksi.</p> <p>Potrebno je precizirati stav 1, jer riječ :”tereta” u stavu 1 važećeg zakona koristi se dva puta, što predlog :”u skladu sa uslovima utvrđenim ovim zakonom.”, čini nejasnim i neodređenim.</p>	
<p>U članu 20 stav 2 riječi : “radno vrijeme i pauze u toku radnog vremena mobilnih radnika,“ brišu se.</p> <p>U članu 20 stav 2 važećeg zakona, kojim je propisano, da “dobar ugled” nema pravno odnosno odgovorno lice u pravnom licu ili preduzetnik kao i zaposleno lice odgovorno za prevoz koje je u posljednje dvije godine više od dva puta, prvostepenom odlukom, bilo kažnjeno za teži prekršaj u vezi sa obavljanjem djelatnosti prevoza putnika ili tereta u drumskom saobraćaju u skladu sa ovim zakonom ili “zakonom kojim je uređeno radno vrijeme i pauze u toku radnog vremena mobilnih radnika.”</p> <p>Nedostatak vozača u Crnoj Gori utiče na nemogućnost poštovanja radnog vremena i pauza u toku radnog vremena, pa ukoliko se ova odredba striktno primijeni, veliki broj crnogorskih prevoznika izgubio bi “dobar ugled”, a samim tim i licencu, što bi drastično uticalo da se smanji broj polazaka u unutrašnjem, a i međunarodnom drumskom saobraćaju, što bi se negativno odrazilo na potrebe putnika za prevoznikom uslugom.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Propisi u oblasti radnog vremena vozača, predstavljaju osnovne propise iz oblasti bezbjednosti drumskog saobraćaja.</p>
<p>članu 25 st. 3 i 11 poslije riječi: “zakona” dodaje se tačka, a riječi: “dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva.” brišu se.</p> <p>U stavu 4 poslije riječi: “CRPS” riječi: “I dokaz o plaćenim novčanim kaznama iz stave 3 ovog člana,“ brišu se.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Uzimajući u obzir da predloženo rješenje nije u saglasnosti sa mišljenjem predlagača predloga zakona, smatramo da je potrebno sačekati odluku Ustavnog suda, imajući u vidu da je istom podnijet zahtjev za ocjenu ustavnosti, na koji način će se doći do konačne odluke.</p>

Stav 12 briše se.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ovakav predlog nije u skladu sa članom 18. stav 7 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, koji propisuje Vrste licenci za javni prevoz putnika i terete, kojim je propisano da, : "Prevoznik koji ima licencu za međunarodni drumski saobraćaj nije dužan da ima licencu iz stava 3 tačka 1 ovog člana," odnosno licencu za unutrašnji međugradski saobraćaj. Predlogom se može izvući zaključak da prigradski prevoznik nije dužan da ima licencu za unutrašnji međugradski saobraćaj, što je apsurd izjednačavati nižu licencu sa višom. Otvara se i postavlja pitanje dvojne registracije prigradskog - međugradskog drumskog saobraćaja od strane organa Lokalne

<p>uprave i Ministarstva, kao i pitanje dvojnog vršenja nadzora od strane komunalnog inspektora i državnog inspektora za drumski saobraćaj. Pa će se u praksi dešavati dvostruko kažnjavanje po istom pravnom osnovu, a što je u suprotnosti sa načelom iz člana 36 Ustava CG Ne bis in idem "Nikome se ne može ponovo suditi, niti može biti ponovo osuđen za isto kažnjivo djelo."</p> <p>Takođe, otvara se pitanje korišćenja gradskih i prigradskih autobuskih stajališta na teritoriji susjedne lokalne samouprave, sa kojom se graniči, kao i korišćenje autobuske stanice.</p>	
<p>Predlogom da se iz člana 44 stav 3 riječi : "ili manje izraženih potreba za prevozom putnika" brišu, doći će do gašenja nerentabilnih linija u međugradskom linijskom prevozu (linija sa malim brojem putnika) da li je to namjera obrađivača a na štetu putnika korisnika usluge prevoza.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>U članu 47 stav 5 mijenja se i glasi:</p> <p>"Prevoznik, odnosno vozno osoblje autobusa za vrijeme obavljanja međugradskog linijskog prevoza, mora imati u vozilu ovjeren i registrovan red vožnje od Ministarstva i cjenovnik ovjeren od prevoznika."</p> <p>Iz člana 47 stav 5 važećeg zakona, uklonjena je obaveza prevoznika i voznog osoblja autobusa da za vrijeme obavljanja međugradskog linijskog prevoza mora imati u vozilu, pored ovjerenog i registrovanog reda vožnje"i cjenovnik ovjeren od Ministarstva."</p> <p>Ovjeravanje cjenovnika od strane Ministarstva je suvišno i bespotrebno, pa tu propisanu obavezu iz važećeg zakona treba eliminisati, jer predstavlja barijeru u poslovanju svakog prevoznika, kako u unutrašnjem, tako i u međunarodnom linijskom prevozu. Posebno je izražen problem kod međunarodnih redova vožnje prilikom promjene cjenovnika, jer se gubi smisao ovjere cjenovnika od Ministarstva kod čestih promjena cijena goriva. (npr. u Crnoj Gori cijene goriva kao osnovnog pokazatelja poslovanja predmetnim preduzećima drastično su rasle i to 12 puta u toku 2023. godine).</p> <p>Kako je cjenovna politika isključivo u rukama prevoznika (s obzirom na slobodno formiranje cijena usluga prevoza), to ovjeru cjenovnika treba prepustiti samo prevozniku da ga sam ovjerava</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>

svojim pečatom, jer to je isključivo interna stvar prevoznika, a ne Ministarstva.

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

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

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

Stav 5 mijenja se i glasi:

"Redovi vožnje registruju se i ovjeravaju na period od pet godina, sa početkom primjene od 1. juna tekuće do 31. maja pete godine."

U članu 48 stav 2 važećeg zakona, prilikom podnošenja zahtjeva za registraciju i ovjeru usklađenog reda vožnje, brisana je obaveza podnošenja "dokaza o novčanim kaznama koje su evidentirane u prekašajnoj evidenciji Ministarstva, odnosno nadležnog organa Lokalne uprave". Obrazloženje je isto i već je dato po ovom pitanju uz član 25 važećeg.

Takođe je predložena izmjena stava 5 člana 48 važećeg zakona na način da se međugradski redovi vožnje registruju na pet godina radi izjednačavanja sa registracijom i ovjerom reda vožnje u međunarodnom linijskom prevozu. Na ovaj način smanjili bi se poslovi Ministarstva kroz bespotrebno gušenje administracije da obavlja svake godine poslove registracije i ovjere predmetnih redova vožnje, umjesto svake pete, čime bi se rasteretili i prevoznici suvišnog administriranja, a što smo već predlagali oktobra 2024. godine. Predlog je prihvaćen i postao je sastavni dio Nacrta.

Predlog nije prihvaćen.

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

<p>U členu 49 stav 1 alineja 2 riječ: "tri" zamjenjuje se riječju: "15", a riječ: "sedam" riječju "35".</p> <p>Potrebno je definisati brisanje redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu u pogledu: - broja dana uzastopne obustave obavljanja prevoza po registrovnom redu vožnje odnosno - broja dana ukupno u toku važenja reda vožnje, jer je period registracije sa jedne produžen na pet godina, pa je to razlog normiranja alineje 2, odnosno upodobljavanja sa registracijom.</p> <p>U členu 49 stav 1 alineja 3 predlaže se i uvodi: "centralno autobusko stajalište". Smatramo za potrebnim da se u členu 6 Značenje izraza, utvrdi njegovo značenje.</p> <p>Takođe, smatramo potrebnim (a nije obavezno) da se istom utvrdi zakonska obaveza da vodi saobraćajni dnevnik (evidenciju o dolascima i polascima autobusa pravilno i potpuno, u skladu sa ovim zakonom., ako je isto krajnje mjesto ulaska i izlaska putnika u redu vožnje, u cilju utvrđivanja pravog i tačnog činjeničnog stanja prilikom brisanja redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu.</p>	<p>Predlog u dijelu broja dana, prihvaćen.</p> <p>Predlog u dijelu vođenja saobraćajnog dnevnika na centralnom autobuskom stajalištu, nije prihvaćen, iz razlog jer na istom nije obavezno postojanje službe koja prati realizaciju polazaka, već je potrebno u infrastrukturnom smislu definisati i pripremiti centralno autobusko stajalište.</p>
<p>Naziv člana 53 mijenja se i glasi:</p> <p>"Dostava reda vožnje i cjenovnika u međugradskom linijskom prevozu"</p> <p>Stav 1 mijenja se i glasi:</p> <p>"Prevoznik je dužan dostaviti ovjerenu kopiju registrovanog i ovjerenog reda vožnje sa cjenovnikom autobuskim stanicama koje koristi po redu vožnje, najkasnije osam dana prije početka obavljanja prevoza na određenoj liniji."</p> <p>U stavu 2 poslije riječi: "putnika" dodaje se tačka, a riječi: "I dostavlja ga Ministarstvu na ovjeru pojedinačno za svaki red vožnje," brišu se.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>Iz člana 53 stav 1 važećeg zakona, eliminisana je prevaziđena obaveza prevoznika da dostavlja autobuskim stanicama, koje koristi po redu vožnje "dovoljan broj voznih karata", jer se vozne karte već odavno ne dostavljaju zbog njihove kompjuterske prodaje. Objašnjenje zašto ne treba dostavljati cjenovnik Ministarstvu na ovjeru, dato je kroz obrazloženje člana 47 važećeg.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Saglasni smo sa dostavljenim predlogom, ali zbog postojane mogućnosti da dođe do nestanka struje na autobuskim stanicama, smatramo da staro rješenje treba da egzistira.</p>
<p>U členu 56 stav 1 poslije riječi: "kartu" dodaju se riječi: " u štampanom ili elektronskom obliku."</p> <p>U členu 56 stav 1 važećeg zakona, preciziran je oblik vozne karte u međugradskom linijskom</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>

<p>prevozu i data mogućnost njenog izdavanja u elektronskom obliku.</p> <p>Elektronski oblik vozne karte prisutan je u drumskom saobraćaju u svim zemljama EU, s tim što je putnik ima i pokazuje je putem mobilnog telefona. Inače, već je zaživjela i u CG u vazdušnom saobraćaju na aerodromima u Podgorici i Tivtu</p>	
<p>U članu 65 stav 2 poslije riječi: "priložene redove vožnje" dodaje se tačka, a riječi: "I dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva." brišu se.</p> <p>Stav 3 briše se.</p> <p>Dosadašnji st. 4,5,6 i 7 postaju st. 3,4,5 i 6.</p> <p>U Članu 65 stav 2 važećeg zakona prilikom podnošenja zahtjeva za registraciju i ovjeru reda vožnje u međunarodnom linijskom prevozu, brisana je obaveza podnošenja "dokaza o novčanim kaznama, a koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva", jer su isti vrsta imovine prevoznika. Onemogućavanjem registracije i ovjere reda vožnje onemogućava se prevoznik i u korišćenju imovine voznih jedinica - autobusa. Obrazloženje, već je dato detaljno uz član 25 važećeg zakona</p> <p>U članu 66 stav 11 briše se.</p> <p>Dosadašnji st. 12,13,14,15 i 16 postaju st. 11,12,14 i 15.</p> <p>U članu 66 stav 11 važećeg zakona, pri podnošenju zahtjeva za produženje dozvole za međunarodni linijski prevoz, brisana je obaveza podnošenja "dokaza o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva," iz razloga već datih u članu 25 važećeg zakona.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Uzimajući u obzir da predloženo rješenje nije u saglasnosti sa mišljenjem predlagača predloga zakona, smatramo da je potrebno sačekati odluku Ustavnog suda, imajući u vidu da je istom podnijet zahtjev za ocjenu ustavnosti, na koji način će se doći do konačne odluke.</p>
<p>U članu 69 kojim se propisuje način obavljanja međunarodnog linijskog prevoza putnika, predlaže se i mijenja stav 3, koji predlog je bukvalno na štetu domaćih odnosno stranih prevoznika, jer im se uskraćuje pravo i mogućnost dogovaranja i saradnja sa stranim prevoznikom DA SAMOSTAINO ODRŽAVA NAJMANJE ISTI BROJ LINIJA PREMA ODREĐENOJ DRŽAVI, kao i strani prevoznik u skladu sa ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza.</p> <p>Sadašnji, važeći stav 3, velika je olakšica prevoznicima (kako domaćim, tako i stranim), prilikom održavanja međunarodnog linijskog</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Uzimajući u obzir poteškoće u tumačenju osnovne norme sa aspekta kontrole obavljanja međunarodnog prevoza, istu je potrebno prilagoditi na navedeni način, kako bi smo imali precizniju primjenu.</p>

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

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

<p>Čak šta više, naša je sugestija da se razmisli i propiše obaveza turističkim agencijama, koje nude usluge prevoza da su dužne da se licenciraju i kod Ministarstva saobraćaja i pribave prevozničku licencu.</p> <p>Ovaj model dvojnog licenciranja turističkih agencija, bio je zastupljen ranije u Sjevernoj Makedoniji, ne znamo da li je prisutan i danas.</p>	
<p>U članu 95 stav 2 tačka 3 izvršena je dopuna, a zatim isti stav 2 briše se, što znači da je u pitanju lapsus kojeg treba ispraviti.</p> <p>U članu 98 st. 8 i 9 brišu se.</p> <p>Dosadašnji st. 10, 11 i 12 postaju st. 8,9 i 10.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>U članu 98 st. 8 i 9. važećeg zakona, pri podnošenju zahtjeva za izdavanje i produženje licence za pruženje usluga autobuske stanice, brisana je obaveza podnošenja “dokaza o novčanim kaznama koje su evidentirane u prekašajnoj evidenciji Ministarstva, odnosno nadležnog organa lokalne uprave.” Izmirenje novčanih kazni je pitanje posebnog postupka i nezavisan je od postupka izdavanja i produženja licence za pružanje usluga autobuske stanice, povodom čega su već dati detaljni razlozi uz član 25. važećeg zakona. Uskraćivanje prava na izdavanje i produženje licence svojevrsne dozvole za rad, za pruženje usluga autobuske stanice, zbog neplaćenih novčanih kazni, predstavlja dodatnu kaznu za prekršajno kažnjeno lice, i onemogućavanje korišćenja imovine.</p>	<p>Uzimajući u obzir da predloženo rješenje nije u saglasnosti sa mišljenjem predlagača predloga zakona, smatramo da je potrebno sačekati odluku Ustavnog suda, imajući u vidu da je istom podnijet zahtjev za ocjenu ustavnosti, na koji način će se doći do konačne odluke.</p>
<p>U članu 124 stavu 2 predložena je izmjena alineje 2 tako da je jezički nerazumljiva i nesmislena, pa je treba brisati ili jezički pojasniti.</p> <p>Predlaže se brisanje člana 128 (kojim se propisuje Prevoz za sopstvene potrebe u međunarodnom saobraćaju) pa se postavlja pitanje da li će isti moći da se obavlja ubuduće?</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju članom 122 stavom 2 propisano je pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice koje obavlja prevoz putnika i tereta za sopstvene potrebe u međunarodnom prevozu smatra se prevoznikom.</p> <p>Uzimajući u obzir navedeno, potrebno je brisati član 128, jer obavljanje međunarodnog prevoza za sopstvene potrebe nije moguće, odnosno nije bilo moguće ni u prethodnom periodu. Potrebno je da subjekt ima status prevoznika.</p>
<p>U članu 137 stavu 2 poslije riječi: “Ministarstvo” brisati tačku i dodati riječi: “pisanim putem”.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>

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

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

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

<p>Nije jasno da li se to odnosi i na svaku manju popravku ili redovno održavanje vozila, što bi u praksi bilo neizvodljivo i ekonomski neopravdano.</p> <p>Predlažem da se u samom zakonu precizira da se nova potvrda pribavlja samo u slučaju konstrukcionih izmjena ili prepravki vozila koje utiču na ispunjenost propisanih tehničkih i tehničkoeksploatacionih uslova. Takođe, neophodno je da zakon obaveže Ministarstvo da podzakonskim aktom jasno definiše koje se promjene smatraju takvim izmjenama. Time bi se otklonile nedoumice i obezbijedila pravna sigurnost za prevoznike i nadzorne organe.</p>	<p>stanje vozila u trenutku dobijanja “potvrde o posebnim uslovima” (Pravilnik o posebnim uslovima za vozila kojima se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe).</p>
<p>5a. Primjedba na član 6 Nacrta Primjedba/Predlog: Predložena izmjena člana 19 nije dosljedno usklađena u pogledu numeracije stavova. Obrazloženje: Brišu se stavovi 3 i 4 i dodaju se dva nova stava koji sada postaju stavovi 3 i 4. Ipak, u daljem tekstu, stav sada 4, kaže „ako se kontrolom iz stava 5 ovog člana utvrde nepravilnosti“, iako bi, prema novoj numeraciji, trebalo da glasi i da se odnosi na „stav 3“ i glasi “ako se kontrolom stava 3 ovog člana...”.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>6a. Primjedba na član 7 Nacrta Primjedba: 1. U članu 19a propisano je da prevoznik mora u stvarnom sjedištu posjedovati i „dokumentaciju o osiguranju za slučaj nezaposlenosti“. Predlog: 1.1 Smatramo da je ovakva formulacija pogrešna. Predlažemo da se riječi „dokumentaciju o osiguranju za slučaj nezaposlenosti“ zamijene sa “obračunima zarada”. Obrazloženje: 1.2 U obračune zarada i za zaposlene i za ugovore o dopunskom radu, računovodstvo je u obavezi da odradi obračune bruto zarada svih angažovanih fizičkih lica. U istom obračunu zarada su navedene sve stavke koje poslodavac plaća; jedna od navedenih stavki je i osiguranje za slučaj nezaposlenosti. Primjedba: 2. U tekstu se navodi da prevoznik mora biti „upisan u registar obveznika poreza na dohodak i poreza na dodatu vrijednost“. Predlog: 2.1 Predlažem da prevoznik bude obveznik PDV-a. Obrazloženje:</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>

<p>2.2 U važećem poreskom sistemu Crne Gore ne postoji registar obveznika poreza na dohodak. Postoji evidencija obveznika poreza na dodatu vrijednost (PDV), dok se obaveze po osnovu poreza na dohodak uređuju kroz poreske prijave i knjigovodstvenu evidenciju, a ne kroz poseban registar</p>	
<p>7a. Primjedba na član 10 Nacrta Primjedba: 1. Nedefinisano postupanje u slučaju odbijanja zahtjeva. 1.1 Obrazloženje: Brisanjem obaveze donošenja rješenja ministarstva u postupku izdavanja izvoda licence nije jasno uređeno kako se postupa kada se zahtjev prevoznika odbije. U takvim slučajevima mora postojati upravni akt (rješenje o odbijanju) sa obrazloženjem, jer u protivnom prevoznik ostaje bez pravnog lijeka i mogućnosti žalbe. Predlaže se da se to eksplicitno propiše u zakonu kao što je definisano u Uredbi (EZ) 1072/2009, član 7(1). Primjedba: 2. Neujednačen tretman ministarstva i lokalne samouprave. 2.1 Obrazloženje: Brisanjem stava 2 člana 24 ukida se rješenje ministarstva za izdavanje izvoda licence, dok u stavu 7 i dalje ostaje obaveza da izvod licence izdaje rješenjem nadležni organ lokalne uprave. Na ovaj način se stvara neujednačen pravni režim između državnog i lokalnog nivoa vlasti, iako se radi o istovrsnim upravnim radnjama. Primjedba: 3. Brisanje stava 11 člana 24 Ako se briše stav 2 člana 24 i prijaviti se sugestija za brisanje stava 7 onda se briše i stav 11 aktuelnog zakona jer se isti odnosi na izbrisane stavove 2 i 7.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>8a. Primjedba na član 11 Nacrta Primjedba: Nedostaje stav ili greška. Takodje zaboravljena promjena poziva na broj stava. Obrazloženje: U tekstu izmjena stoji da se „poslije stava 8 dodaju dva nova stava“, ali je u nacrtu naveden samo jedan novi stav. Zbog ovoga je onda i numeracija stavova pogrešno izvedena. U svakom slučaju stari stav 14 člana 25 se poziva na stari stav 10. Zavisno od toga da li se poslije</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>

<p>stava 8 dodaju jedan ili dva stava, treba prilagoditi i stari stav 14 da se odnosi na novi broj starog stava 10.</p>	
<p>9a. Primjedba na član 13 Nacrta Primjedba: Predložena odredba, kojom se izuzetno dozvoljava da linijski prigradski prevoz putnika započne ili završi na teritoriji susjedne jedinice lokalne samouprave ukoliko nema uspostavljenog međugradskog prevoza, nije dovoljno precizno definisana. Obrazloženje: Zakon ne određuje: <input type="checkbox"/> na koji period se daje saglasnost za ovakav vid prigradskog prevoza, <input type="checkbox"/> šta se dešava u slučaju da se u međuvremenu uspostavi međugradska linija između tih istih mjesta, <input type="checkbox"/> da li se tada odobrenje za prigradsku liniju automatski ukida, stavlja u mirovanje ili nastavlja da važi paralelno. Ovakva pravna praznina može izazvati haotične situacije i preklapanje nadležnosti, pa je neophodno jasno propisati proceduru i pravne posljedice u slučaju naknadnog uvođenja međugradskog prevoza.</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Stav predlagača je, da se saglasnosti izdaju u periodu do 31. maja, nakon čega ide naredni reg. period za međugradske redove vožnji, i mogućnost uspostavljanja međugradskog prevoza, ili produžavanja izdate saglasnosti.</p>
<p>10a. Primjedba na član 14 Nacrta Primjedba: Predložene izmjene člana 40 ne definišu moguće izuzetke koji se mogu pojaviti u praksi. Obrazloženje: Prema Uredbi (EZ) br. 1370/2007 o javnim uslugama u željezničkom i drumskom putničkom prevozu, države članice imaju pravo da ograniče slobodu prevoznika u određivanju cijena kada se radi o uslugama od opšteg interesa (PSO – Public Service Obligation). U praksi to znači da se za linijski gradski i prigradski prevoz, koji su dio javne usluge, cijene definišu i/ili odobravaju kroz PSO ugovor, zajedno sa obavezama i eventualnim subvencijama. Međutim, ukoliko prevoz nije kompenzovan niti obuhvaćen PSO ugovorom, tada bi prevoznik trebao imati pravo da slobodno formira cijene svojih usluga. Takođe predlažemo da se u zakon unese odredba kojom bi se izbjegla mogućnost paralizovanja javnog prevoza zbog nefunkcionalnosti lokalne skupštine. Konkretno, ukoliko Skupština jedinice lokalne samouprave u određenom roku (npr. 60 dana) ne donese odluku o odobravanju ili odbijanju cijene usluga, nadležnost utvrđivanja i ovjere prelazi na Ministarstvo saobraćaja (ili drugo nadležno</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Predložena norma je usaglašena sa propisima iz oblasti lokalne samouprave.</p>

<p>tijelo). Time bi se obezbijedio kontinuitet u funkcionisanju javnog prevoza, što je u skladu sa principima Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o javnim uslugama u prevozu putnika.</p>	
<p>11a. Primjedba na član 16 Nacrta Primjedba: Predloženim izmjenama se registracija linija prenosi sa Ministarstva na Privrednu komoru, dok Privredna komora već ima nadležnost za usklađivanje redova vožnje. Na ovaj način dolazi do stvaranja biznis barijere i nepotrebnog dupliranja birokratskih procedura, jer se praktično pred istim organom vode dva odvojena postupka – prvo za usklađivanje reda vožnje, a zatim i za registraciju. Obrazloženje: S obzirom da isti organ odlučuje o oba pitanja, opravdano je da se usklađivanje i registracija objedine u jedan proces. Taj proces bi mogao biti uslovljen samo provjerom da li prevoznik ispunjava zakonske obaveze (npr. da nema neizmirenih kazni i dugovanja, kako je već predviđeno u članu 48 aktuelnog zakona). Na ovaj način bi se izbjeglo administrativno dupliranje i smanjio trošak i opterećenje za prevoznike, dok bi istovremeno bila očuvana kontrola uslova za obavljanje djelatnosti</p>	<p>Predlog je djelimično prihvaćen. Registracije i ovjera međugradskih redova vožnje, ostaje u Mnistratvo.</p>
<p>12a. Primjedba na član 18 Nacrta Primjedba: Predloženo rješenje (Član 53 stav 4) omogućava prevoznicima da promijene cijene prije nego što ih evidentira Privredna komora. Predlog: Predlog izmjene: "...prevoznik je dužan novi cjenovnik dostaviti Privrednoj komori dok se prethodni cjenovnik usluga prevoza stavlja van snage." Obrazloženje: Ne možemo dolaziti u situaciju da 3 dana prevoznik vozi sa cijenama za koje niko ne zna. Sledeće situacije bi bile česte: - Niko iz lanca prodaje karata ne može da promijeni cijene jer novi cjenovnik nije evidentiran u Privrednoj Komori. - Samo prevoznik može na stajališta da primjenjuje nove cijene. - Prevoznik može svakodnevno da mijenja cijene, po provjeri Inspektora može da kaže za svaku promjenu da ima 3 dana da javi Privrednoj Komori. - Putnici će plaćati drugačije cijene zavisno od toga, ko je kada obaviješten</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen. Novodefinisanom odredbom biće preciznije normirano, ukoliko dođe do promjene podataka u cjenovniku usluga prevoznika u međugradskom linijskom prevozu putnika, prevoznik je dužan novi cjenovnik dostaviti Ministarstvu radi evidentiranja u roku od 3 dana, dok se prethodni cjenovnik usluga prevoza stavlja van snage 15 dana od dana objave na internet stranici.</p>
<p>13a. Primjedba na član 21 Nacrta Primjedba: Formulacija „bezbjedne površine“ nije precizna i pravno je neodređena, jer zakon ne definiše šta</p>	<p>Predlog je djelimično prihvaćen. Predlogom zakona, se daje mogućnost prevozniku da koristi autobuska stajališta za</p>

<p>se pod tim pojmom podrazumijeva. Predlažemo da se tekst precizira tako da glasi: „Ukrcaj i iskrcaj putnika u posebnom međugradskom linijskom prevozu može se vršiti isključivo na autobuskim stajalištima, parkinzima za autobuse i autobuskim stanicama.“ Obrazloženje: Na ovaj način izbjegava se pravna nesigurnost i omogućava jasno sprovođenje zakona, dok se istovremeno obezbjeđuje usklađenost sa evropskom praksom koja zahtijeva označene i namjenski određene prostore za siguran ukrcaj i iskrcaj putnika</p>	<p>prijem putnika. Takođe, predlogom zakona je predviđeno da se mogu koristiti i druga mjesta za ukrcaj i iskrcaj putnika, ukoliko subjekt sa kojim je ugovoren posebni linijski prevoz, ima odgovarajuće površine u krugu svog sjedišta koje su bezbjedne za putnike.</p>
<p>14a. Primjedba na član 26 Nacrta Primjedba: Predlog: precizirati šifru postojećih djelatnosti ili urediti podzakonskim aktom. Obrazloženje: U Zakonu o klasifikaciji djelatnosti ne postoji djelatnost „posredovanje u ugovaranju prevoza“. Formulacija je neprecizna i može onemogućiti registraciju u CRPS</p>	<p>Predlog prihvaćen. Kroz sugestije na Zakonu o klasifikaciji djelatnosti, pokušat ćemo riješiti navedeni predlog.</p>
<p>15a. Primjedba na član 28 Nacrta Primjedba: Potrebno je izvršiti tehničku korekciju – umjesto „stav 2 tačka 3“ treba da stoji „stav 1 tačka 3“.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>16a. Primjedba na član 30 Nacrta Primjedba: Trenutna formulacija člana 30 stvara pravnu i praktičnu konfuziju. Iz teksta se ne može jasno zaključiti da li se mogućnost uključivanja dodatnog vozila odnosi: <input type="checkbox"/> na polazne/povratne stanice (radi osiguranja povratnog reda vožnje), ili <input type="checkbox"/> i na međustanice Predlog: Poslije stava 3 dodaju se četiri nova stava koja glase: „U slučaju iz stava 2 ovog člana, prevoznik je dužan obustaviti ukrcaj putnika autobusom koji je u kašnjenju počevši od autobuske stanice sa koje je uključio drugi autobus pa do krajnje stanice po redu vožnje. U slučaju iz stava 2 ovog člana, autobuska stanica može uključiti drugog prevoznika pod uslovom da prevoznik koji održava red vožnje nema sopstvenih kapaciteta za dodatno vozilo, uz pismenu saglasnost prevoznika koji održava red vožnje“ U slučaju iz stava 2 ovog člana, ne može se uključiti više od jedno dodatno vozilo. Na dodatnom vozilu prevoznik je dužan postaviti tablu sa natpisom “DODATNI PREVOZ” na prednjem vjetrobranskom staklu, sa brojem i oznakom prevoza. Obrazloženje:</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>

Predložena izmjena bi jasno razgraničila situacije u kojima prevoznik može uključiti dodatno vozilo, spriječila zloupotrebe i istovremeno zaštitila interese putnika i drugih prevoznika.

Ovakva formulacija obezbjeđuje:

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

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

3. Smanjenje mogućnosti zloupotrebe – ograničenjem na jedno dodatno vozilo jasno se stavlja do znanja da je riječ o izuzetnom, a ne redovnom mehanizmu. Time se sprječava da prevoznici sistematski koriste kašnjenja za kreiranje paralelnih linija.

4. Saglasnost prevoznika koji održava red vožnje – obaveznom saglasnošću uklanja se prostor za zloupotrebe i potencijalno favorizovanje pojedinih prevoznika od strane autobuske stanice. Ovim se dodatno štiti princip jednakih uslova za sve.

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

vrijeme čuva tržišna ravnoteža i obezbjeđuje redovno funkcionisanje saobraćaja.

Primjer: Prevoznik koji vozi liniju Herceg Novi – Ulcinj, može zbog velikih gužvi i velikog kašnjenja

da uključi autobus na autobuskoj stanici u Budvi sa polaskom iz Budve po redu vožnje. Uključeni autobus koji je krenuo iz Budve sada vrši ukrcaj i iskrcaj putnika na svim stajalištima i stanicama po

redu vožnje sve do zadnje stanice. Redovni autobus koji je krenuo iz Herceg Novog, vrši ukrcaj

putnika sve do autobuske stanice Budva. Od autobuske stanice Budva, pa do Ulcinja redovni autobus

vrši samo iskrcaj putnika.

Ovako formulisan zakon, takođe dozvoljava na jednostavan način i inspekciji da provjeri pridržavanje

<p>ovih pravila jer po obavještenju da je uključen dodatni autobus veoma je lako provjeriti da li redovni autobus vrši prijem putnika ili ne.</p> <p>U slučaju obustave ili nemogućnosti obavljanja vožnje od početne pa do određene stanice, ovaj član nema potrebe da definiše postupak jer se po redovnoj proceduri refundiraju karte putnicima i nudi prevoz narednim prevoznikom.</p> <p>Ovaj vid prevoza mora biti prepoznat kao drugačiji od "BIS" prevoza jer je uslovljen kašnjenjem ili nemogućnošću održavanja redovnog reda vožnje a zloupotrebe se sprečavaju zabranom ukrcajnja putnika.</p> <p>Ako se član prihvati onda bi trebale da se ažuriraju i kaznene odredbe koje bi sankcionisale kršenje istog</p>	
<p>17a. Primjedba na član 37 Nacrta Primjedba: Formulacija: „- zaključen definiše se poslodavca o zaposlenom izdata od organa uprave nadležnog za naplatu poreza, odnosno rješenje o paušalnom plaćanju poreza za lica koja obavljaju prevoz, osim za fizičko lice;“ može izazvati pravne i praktične dileme kod tumačenja i sprovođenja odredbe.</p> <p>Predlog: „– potvrda organa uprave nadležnog za naplatu poreza o zaposlenju kod poslodavca, odnosno rješenje o paušalnom plaćanju poreza za preduzetnike koji obavljaju prevoz, osim kada se radi o fizičkom licu koje prevoz obavlja za sopstvene potrebe;“</p> <p>Obrazloženje: Ispravljena greška u kucanju nacrta zakona.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>18a. Primjedba na član 39 Nacrta Primjedba: Brisanjem člana 128 nastaje pravna praznina u pogledu međunarodnog sopstvenog prevoza (tzv. own-account transport u EU regulativi).</p> <p>Predlog: Umjesto brisanja, potrebno je modernizovati član 128 na način da glasi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ako međunarodnim ugovorom postoji obaveza pribavljanja dozvole za sopstveni prevoz, dozvolu izdaje nadležni organ, uz uslov da su ispunjeni kriterijumi za sopstveni prevoz. 2. Ako međunarodni ugovor ne zahtijeva dozvolu, sopstveni prevoz se obavlja bez dozvole, ali uz obavezno posjedovanje u vozilu dokumentacije kojom se dokazuje da se radi o 	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju članom 122 stavom 2 propisano je pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice koje obavlja prevoz putnika i tereta za sopstvene potrebe u međunarodnom prevozu smatra se prevoznikom.</p> <p>Uzimajući u obzir navedeno, potrebno je brisati član 128, jer obavljanje međunarodnog prevoza za sopstvene potrebe nije moguće, odnosno nije bilo moguće ni u prethodnom periodu. Potrebno je da subjekt ima status prevoznika.</p>

<p>sopstvenom prevozu, u skladu sa EU regulativama i međunarodnim sporazumima.</p> <p>U predloženoj formulaciji se reguliše sopstveni prevoz i u slučaju da je potrebna i da nije potrebna dozvola.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>Ako međunarodni ugovor zahtijeva dozvolu za sopstveni prevoz, domaći zakon više ne sadrži osnov i postupak za izdavanje takve dozvole, što može onemogućiti prevoznike da legalno obavljaju prevoz.</p> <p>Ako dozvola nije potrebna, domaći zakon više ne sadrži obavezu da u vozilu postoji odgovarajući dokument kojim se dokazuje da se radi o sopstvenom prevozu.</p> <p>Time se odstupa od EU pravnog okvira:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Uredba (EZ) 1072/2009, član 1(5), jasno reguliše sopstveni prevoz tereta, <input type="checkbox"/> Uredba (EZ) 1073/2009, član 5(5), reguliše sopstveni prevoz putnika i uvodi sistem sertifikata. <p>U obje regulative sopstveni prevoz se prepoznaje kao posebna kategorija, sa oslobađanjem od licence, ali uz jasno propisane uslove i kontrolne dokumente.</p>	
<p>19a. Primjedba na član 40 Nacrta</p> <p>Primjedba:</p> <p>Nejasna raspodjela nadležnosti, nije inkluzivan i svrha savjeta.</p> <p>Predlog:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Definirati Savjet isključivo kao savjetodavno tijelo, bez obavezujućih odluka. 2. U sastav Savjeta obavezno uključiti predstavnike glavnih aktera drumskog saobraćaja. 3. Razmotriti da li je potreban stalni Savjet, ili je dovoljno periodično organizovanje koordinacionih sastanaka svih relevantnih aktera. 4. Jasno razgraničiti nadležnosti Savjeta i postojećih institucija, posebno u pogledu zakonodavnih inicijativa i donošenja pravilnika, kako bi se izbjegla pravna kolizija i birokratizacija. <p>Obrazloženje:</p> <p>Iako je ideja o koordinaciji pozitivna, postoje ozbiljni nedostaci u formulaciji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sastav Savjeta nije inkluzivan. Trenutni sastav predviđa samo predstavnike državnih organa i Privredne komore, dok su izostavljeni ključni akteri drumskog saobraćaja: <ul style="list-style-type: none"> o Inspekcija o udruženja i asocijacije teretnih prevoznika, o udruženja i asocijacije putničkih prevoznika (linijski i vanlinijski), o logističke i špediterske firme, 	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Savjet se formira u prvom planu u cilju međuinstitucionalne koordinacije u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju, upravo radi racionalizacije i pojednostavljivanja komunikacije i administracije između nadležnih činilaca. Kako je predloženo Vlada obrazuje predmetni Savjet, gdje su po stavu predlagača uključeni svi činoci za javni prevoz u drumskom saobraćaju (logistika, špedicija, prevoz, turizam, postoje OU u Privrednoj komori CG nadležni za navedene oblasti). Takođe, u odnosu na vaš konkretni predlog o nadležnostima, predloženo je da se aktom o obrazovanju Savjeta uredi nadležnosti i djelokrug rada, gdje ćemo predložiti i da pored navedenih subjekta, za određene oblasti mogu biti uključeni i drugi subjekti.</p>

<p>o autobuske stanice, o taksisti i limo servisi. Bez njihovog učešća Savjet ne može donositi kvalitetne preporuke, jer upravo oni svakodnevno obavljaju prevoz i najbolje poznaju stanje na tržištu.</p> <p><input type="checkbox"/> Status Savjeta mora biti jasno definisan. Savjet treba biti isključivo savjetodavno tijelo Vlade i Ministarstva, čiji su zaključci i preporuke neobavezujući, a ne paralelni organ sa izvršnim ovlašćenjima.</p> <p><input type="checkbox"/> Pitanje svrhe stalnog postojanja. Ako Savjet ima samo savjetodavni karakter, postavlja se pitanje da li je opravdano da stalno postoji. Možda je racionalnije da država povremeno organizuje koordinacione sastanke svih relevantnih aktera drumskog saobraćaja (npr. jednom godišnje ili svake dvije godine), umjesto stvaranja stalnog tijela sa ograničenim ovlašćenjima.</p> <p><input type="checkbox"/> Rizik od preklapanja i sukoba nadležnosti. U sadašnjem tekstu Savjet dobija zadatke koji su već u nadležnosti drugih institucija (npr. predlaganje zakona spada u nadležnost Vlade i Skupštine, a ne Savjeta; kontrola i inspekcijski planovi u nadležnost inspekcije i Ministarstva, pravilnici u nadležnosti Privredne Komore). Nije jasno kako bi se ovakva ovlašćenja Savjeta uskladila sa postojećim zakonodavnim okvirom i nadležnostima drugih organa.</p>	
<p>20a. Primjedba na član 41 Nacrta 1. Primjedba: Član 134 – Ovlašćenja inspektora 1.1. Alineje su loše strukturirane i pravno neprecizne, potrebno ih je jasnije formulisati.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>2. Primjedba: Član 135 – Mjere i radnje inspektora 2.1. Alineja 1 i 3 (isključenje vozila i oduzimanje tablica): nije jasno šta znači „ponovljeno isključenje“. 2.1.1.Predlog: definisati da se računa u periodu od 24 mjeseca unazad. 2.1.2.Obrazloženje: Bez jasno definisanog vremenskog okvira ponovljeno isključenje može biti u razmaku od 20 godina.</p>	<p>Predlog djelimično usklađen.</p> <p>Ponovno isključenje podrazumijeva, po drugi put isključeno vozilo. Imajući vidu da se radi o teškim prekršajima, stav predlagača je da ne treba oročiti predmeti rok.</p>
<p>3. Primjedba: 3.1. Teže i lakše povrede: termin „teže povrede“ nije nigdje jasno definisan u ovom zakonu (ni starom ni novom). 3.1.1.Predlog: Definirati u Kaznene Odredbe. 3.1.2.Obrazloženje: Na osnovu već postojećih kaznenih odredbi treba na osnovu visine kazne razdvojiti koji su to teži prekršaji kako bi se izbjegla slobodna interpretacija o tome šta je teži a šta je lakši prekršaj. Samo se u članu 20 stav 3 definiše teži prekršaj ali</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Kako ste i naveli članom 20 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju su normirani Teži prekršaji.</p>

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

<p>1b. Primjedba na član 6 stav 1 tačke 10, 20, 21, 22 i 32</p> <p>Primjedba: U članu 6 stav 1 tačke 10, 20, 21, 22 i 32 predviđeno je da se minimalan broj sjedišta za autobuse određuje na 23. Smatramo da je ovaj kriterijum prestrogo postavljen i da nepotrebno ograničava korišćenje minibuseva i mini-coach vozila koja su široko dostupna na evropskom tržištu.</p> <p>Predlog: Predlažemo da se minimalan broj sjedišta smanji sa 23 na 19.</p> <p>Obrazloženje: Prema EU Direktivi 2007/46/EC (sada 2018/858), vozila kategorije M2 i M3 se definišu kao vozila konstruisana i namijenjena za prevoz više od osam putnika pored vozača. Time je jasno da je sve iznad 8 sjedišta autobus po evropskim standardima. Postavljanjem praga na 19, omogućava se uključivanje većeg broja mini-coach modela (koji tipično počinju od 20 sjedišta), čime bi se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> povećala dostupnost vozila prevoznicima, <input type="checkbox"/> omogućila efikasnija i ekonomičnija organizacija prevoza, <input type="checkbox"/> smanjile gužve i emisije, jer se prevoznici mogu prilagoditi stvarnom broju putnika manjim vozilima. <input type="checkbox"/> Putnicima stavilo na raspolaganje: udobnije, bezbjednije i brže sredstvo prevoza. 	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima ("Službeni list CG", br. 2/2015, 73/2023 i 62/2024) su definisane klase autobusa i granice u pogledu broja sjedišta.</p> <p>Takođe, predložene klase predstavljaju međunarodni standard.</p> <p>Nadalje, propisana granica u pogledu broja sjedišta ima veliki značaj za prava putnika u drumskom saobraćaju u cilju obezbjeđivanja potrebnog broja slobodnih sjedišta, naročito na međustanicama.</p>
<p>2b. Primjedba na član 10 stav 1</p> <p>Primjedba: Ograničenje na 67 godina starosti za vozače profesionalnog prevoza putnika previše je rigidno i u neskladu je sa praksom Evropske unije. Na nivou EU ne postoji propisana gornja starosna granica za profesionalne vozače autobusa (Direktiva 2003/59/EC i Direktiva 2006/126/EC), već se sposobnost procjenjuje kroz periodične ljekarske preglede i obuke.</p> <p>Predlog: Dodati novi stav iza postojećeg koji glasi: „Izuzev od stava 1 ovog člana, prevoznik može angažovati vozača starijeg od 67 godina, ukoliko vozač posjeduje važeće ljekarsko uvjerenje o sposobnosti za upravljanje motornim vozilom, koje ne smije biti starije od godinu dana.“</p> <p>Obrazloženje: Ovim rješenjem bi se omogućilo angažovanje starijih, ali sposobnih vozača, uz strožu kontrolu zdravstvene sposobnosti. Time se balansira između bezbjednosti saobraćaja i praktičnih potreba</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen. Predlogom zakona propisana je granica 70 godina starosti.</p>

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

<p>postoji u EU regulativi, uključujući Uredbu (EZ) br. 1071/2009, Uredbu (EZ) br. 1072/2009 i Uredbu (EU) br. 1024/2012.</p> <p>Predlog: Umjesto „ugovora o radu“, predložiti formulaciju: „Prevoznik mora povjeriti upravljanje vozilom vozaču sa kojim ima zaključen ugovor o radu ili drugi ugovorni odnos u skladu sa zakonima kojima se uređuje rad i obligacioni odnosi.“</p> <p>Obrazloženje: Ograničenje samo na ugovor o radu dovodi do situacije da vozač zaposlen kod jednog prevoznika ne može biti angažovan kod drugog, čak ni povremeno, kroz ugovor o dopunskom radu ili druge oblike ugovornog odnosa. To značajno sužava tržište rada i otežava funkcionisanje prevoznika i vozača.</p> <p>Takodje, trenutna formulacija zakona je u suprotnosti sa Zakonom o Radu koji jasno dozvoljava dopunski rad kod drugog poslodavca,</p> <p>Ključni mehanizam kontrole u EU nije tip ugovora, već poštovanje propisa o radnom vremenu i odmorima vozača (Uredba (EZ) br. 561/2006 i Uredba (EU) br. 165/2014). Svaki profesionalni vozač koristi ličnu tahografsku karticu, preko koje se jasno evidentiraju sati vožnje, odmori i pauze. Na taj način je moguće efikasno spriječiti zloupotrebe i prekovremeni rad bez obzira na tip ugovora.</p>	
<p>5b. Primjedba na član 23 stav 7</p> <p>Primjedba: Ukoliko se prihvati naša sugestija na stav 6, prema kojoj vozač može biti angažovan i putem drugih ugovornih odnosa a ne isključivo ugovorom o radu, onda je potrebno izmijeniti i stav 7. Trenutno formulacija traži „ugovor o radu i poresku potvrdu“, što je potvrda koja se izdaje samo u slučajevima kada vozač ima zaključen ugovor o radu.</p> <p>Predlog: Na kraj stava 7, dodati riječi “ili obračun plata/platni list izdat od strane poslodavca.”</p> <p>Obrazloženje: Ako prevoznik angažuje vozača kroz neki drugi vid ugovora, kao na primjer ugovorom o dopunskom radu, on ne može da pribavi poresku potvrdu jer se u poreske prijave evidentira samo poslodavac sa kojim vozač ima zaključen ugovor o radu. Kako bi se eliminisale mogućnosti rada na crno, zahtjeva se obračun plata ili platni list koji svaki poslodavac mora da izda angažovanom radniku i koji se</p>	

<p>izdaje po prijavi ugovora poreskoj upravi to jeste po prijavi plate. U obračunu plata su jasno definisani podaci vozača kao i porezi plaćeni na obračunatu platu.</p>	
<p>6b. Primjedba na član 26 stav 2 Primjedba: "U slučaju promjene podataka koji se odnose na vozila Ministarstva, odnosno nadležni organ lokalne uprave izdaje novi izvod licence za to vozilo." Gramatička greška u formulaciji stava. Predlog: Da stav sada glasi: "U slučaju promjene podataka koji se odnose na vozila, Ministarstvo, odnosno nadležni organ lokalne uprave izdaje novi izvod licence za to vozilo." Obrazloženje: Trenutna formulacija stava zbog gramatičke greške zvuči kao da se stav bavi promjenama na vozilima u vlasništvu Ministarstva a ne prevoznika.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>7b. Primjedba na član 27 stav 1 Primjedba: "Prevoznik je dužan da izgublenu, ukradenu ili uništenu licencu, odnosno izvod licence oglasi nevažećim u "Službenom listu Crne Gore"..." Nepotrebno odugovlačenje i biznis barijera u hitnim slučajevima. Predlog: Da stav glasi: "Prevoznik je dužan da izgublenu, ukradenu ili uništenu licencu, odnosno izvod licence oglasi nevažećim na internet stranici "Privredne Komore"..." Obrazloženje: Službeni List Crne Gore ponekad ne izlazi nedeljama čak i mjesecima, jer zavisi od obima novih zakona, pravilnika i odluka na državnom i lokalnom nivou. Ovom formulacijom se prenosi oglašavanje ništavnosti stare licence i izvoda licence na Privrednu Komoru. Time bi se ubrzao proces i omogućilo prevozniku da izvadi duplikate u mnogo kraćem roku</p>	<p>Predlog nije prihvaćen. Kao dokaz u navedenim postupcima, prihvata se dokument od službenog lica da je subjekt dostavio potrebnu prijavu.</p>
<p>8b. Primjedba na član 36 stav 4, član 47 stav 4. član 59 stav 4 i član 69 stav 6 Primjedba: Formulacija „tabla sa relacijom“ ne prepoznaje i modernija rješenja koja se koriste u javnom prevozu, poput elektronskih displeja (LED ekrani), koji omogućavaju bolju vidljivost i fleksibilnost u informisanju putnika. Predlog: Umjesto sadašnje formulacije, predlaže se: „Prevoznik, odnosno vozno osoblje, dužan je u autobusu kojim se obavlja linijski gradski i prigradski prevoz putnika istaći oznaku sa</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen. Trenutno rješenje ne ograničava, odnosno ne isključuje vaš predlog da istaknuta tabla bude kao led displej.</p>

<p>relacijom obavljanja prevoza u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla ili putem elektronskog displeja preko gornjeg dijela vjetrobranskog stakla, sa nazivom linije i naznačenjem najmanje jednog usputnog stajališta koje bliže određuje itinerer.“</p> <p>Istu promjenu izvršiti i na ostale navede članove. Obrazloženje:</p> <p>Na ovaj način se obezbjeđuje jasan prikaz relacije i stajališta putnicima, ali i ostavlja prostor za korišćenje savremenih tehnologija. Ostavlja se mogućnost prevoznicima da zardže stari način rada a omogućava se novijim autobusim da iskoriste modernija sredstva bez obaveze da dupliraju oznake</p>	
<p>9b. Primjedba na član 38</p> <p>Primjedba:</p> <p>Formulacija ograničava ukrcaj i iskrcaj putnika isključivo na autobuska stajališta, dok se autobuske stanice uopšte ne spominju. Smatramo da je neophodno precizirati da se ukrcaj i iskrcaj u linijskom gradskom i prigradskom prevozu može obavljati i na autobuskim stanicama, jer one predstavljaju infrastrukturno najopremljenija i najbezbednija mjesta za prijem i otpremu putnika.</p> <p>Predlog:</p> <p>Umjesto postojećeg teksta, član da glasi:</p> <p>„Ukrcavanje i iskrcavanje putnika u linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika prevoznik, odnosno vozno osoblje obavlja na autobuskim stajalištima i autobuskim stanicama, prema registrovanom redu vožnje.“</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>Autobuske stanice su ključni dio mreže javnog prevoza i njihovo izostavljanje može stvoriti pravne i praktične nedoumice. Uključivanje i stanica osigurava bolju organizaciju, veću bezbednost putnika i konzistentnost sa praksom u EU, gdje se autobuske stanice smatraju primarnim tačkama ukrcaja i iskrcaja. Ne stvara se obaveza prevoznicima da koriste autobuske stanice alii im nova formulacija daje mogućnost to da urade.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Pravila vezana za uslove za autobuske stanice pripremljena su u odnosu na karakteristike prevoza i karakteristike vozila u međugradskom i međunarodnom prvozu putnika. Takođe, i kapacitet navedenih autobusih stanica, je formiran u odnosu na mađugradski i međunarodni prevoz. Predlagač je saglasan sa vašom konstatacijom da su autobuske stanice od velikog značaja u sistemu javnog prevoza putnika.</p>
<p>10b. Primjedba na član 39 stav 2</p> <p>Primjedba</p> <p>Formulacija iz stava 2 člana 39 predviđa da nadležni organ lokalne uprave daje saglasnost samo za izmjenu reda vožnje, ali ne i za privremenu obustavu. Time se stvara nedosljednost u odnosu na član 52 stav 2 i član 71 stav 2, gdje je jasno propisano da se saglasnost daje i za obustavu i za izmjenu reda vožnje, uz definisan rok za postupanje.</p> <p>Predlog:</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>

<p>Stav 2 člana 39 izmijeniti tako da glasi: „Na privremenu obustavu ili izmjenju reda vožnje, dok traju okolnosti iz stava 1 ovog člana, saglasnost daje nadležni organ lokalne uprave u roku od dva radna dana od dana podnošenja zahtjeva za dobijanje saglasnosti.“ Obrazloženje: Ovakvom izmjenom se uvodi dosljednost i jedinstvena procedura u cijelom zakonu (usklađeno sa članom 52 stav 2 i članom 71 stav 2). Time se jasno definiše postupak i za izmjene i za privremene obustave, a istovremeno se sprečava pravna nesigurnost i proizvoljno tumačenje.</p>	
<p>11b. Primjedba na član 41 stav 1 Primjedba Formulacija iz stava 1 člana 41 ne dozvoljava autobuskim stanicama i turističkim agencijama da vrše prodaju karata za linijski gradski i prigradski linijski prevoz. Predlog: Stav 1 člana 41 izmijeniti tako da glasi: Prevoznik prodaje vozne karte za linijski gradski i prigradski prevoz, preko autobuskih stanica, turističkih agencija, u poslovnica prevoznika i u autobusima. Obrazloženje: Ako se usvoji primjedba na član 38 kojom bi se dozvolilo ukrcaj i iskrcaj na autobuskim stanicama za gradski i prigradski linijski prevoz onda je neophodno i dozvoliti autobuskim stanicama i da vrše prodaju karata. Ovim se ne stvara obaveza nego samo mogućnost za prevoznike. Takodje je uključena prodaja putem turističkih agencija koja do sada nije bila dozvoljena.</p>	<p>Predlog nije prihvaćen. Imajući u vidu da je gradski i prigradski prevoz u nadležnosti opština, nismo imali sugestija da se prodaja karata proširi i na autobuske stanice i turističke agencije.</p>
<p>12b. Primjedba na član 42 Primjedba: Član 42 nije usklađen niti jasno definisan kao što je to urađeno sa članom 54 koji reguliše prodaju i izdavanje karata u međugradskom prevozu. Predlog: Prodaja i izdavanje voznih karata u gradskom i prigradskom linijskom prevozu Član 42 Prevoznik je dužan da prodaje vozne karte putnicima na autobuskim stajalištima koja su označena u ovjerenom redu vožnje preko svog predstavnika ili u svojim autobusima. Izuzetno od stava 1 ovog člana, prevoznik može da vrši prodaju i putem autobuskih stanica ako vožnja počinje sa autobuske stanice. Izuzetno od stava 1 ovog člana, prevoznik može da vrši prodaju i putem turističke agencije sa kojom ima ugovor.</p>	

<p>U slučaju iz stava 2 ovog člana, putnik staničnu uslugu plaća na autobuskoj stanici.</p> <p>Prevoznik, turistička agencija ili autobuska stanica vozne karte može prodavati i izdavati putem interneta, u skladu sa zakonom kojim se uređuje elektronska trgovina i elektronski dokument, i ako ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom.</p> <p>Vozna karta mora da sadrži: naziv prevoznika, serijski broj vozne karte, datum izdavanja karte, vrijeme važenja karte i cijenu prevoza.</p> <p>Lica iz stava 1,2 i 3 ovog člana dužna su za linije utvrđene registrovanim i ovjerenim redom vožnje prodavati vozne karte u skladu sa cjenovnikom iz člana 40 stav 1 ovog zakona.</p> <p>Obrazloženje: Formulisane član 42 u ovom obliku, zadržava u cjelosti stari član 42 ali daje šire mogućnosti prevozniku, autobuskim stanicama i turističkim agencijama da prošire svoje poslovanje. Predlog člana ne nameće nikakve obaveze navedenim licima ali uspostavlja mogućnosti koje stari član nije dozvoljavao. To sada uključuje i mogućnost internet prodaje za gradski i prigradski prevoz.</p>	
<p>13b. Primjedba na član 48 stav 7</p> <p>Primjedba: Obaveza Ministarstva da primjerak registrovanih i ovjerenih redova vožnje dostavlja samo Inspekciji za drumski saobraćaj nije dovoljna, jer se izostavlja ključni akter – autobuske stanice.</p> <p>Predlog: Predlažemo da se član 48 stav 7 izmijeni tako da glasi: „Ministarstvo primjerak registrovanih i ovjerenih redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu dostavlja Inspekciji za drumski saobraćaj i autobuskim stanicama osam dana prije početka važenja redova vožnje.“</p> <p>Obrazloženje: Autobuske stanice su obavezne da organizuju rad u skladu sa svim registrovanim redovima vožnje i ne smiju zavisiti od prevoznika da im iste dostavljaju. Takođe, član 103 stav 2 obavezuje autobuske stanice da obavijeste Ministarstvo ako se određene linije ne obavljaju. Ukoliko autobuske stanice nijesu blagovremeno obaviještene o početku važenja novih redova vožnje, ne mogu ispuniti ni ovu zakonsku obavezu.</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Ministarstvo registrovane i ovjerene redove vožnji u međugradskom prevozu, objavljuje na svom sajtu. Na koji način se daje pristup i autobuskim stanicama da imaju uvid.</p>
<p>14b.Primjedba na član 49</p> <p>Primjedba: Član 49 ne predviđa obavezu Ministarstva da inspekciju i autobuske stanice, obavještava o brisanju ili izmjenama redova vožnje. To stvara pravnu i operativnu prazninu, jer autobuske stanice moraju organizovati rad i usluge u skladu sa važećim redovima vožnje a inspekcija mora</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Kroz izradu Nacionalnog registra prevoznika, koji će sadržati baze podataka i o obrisanim međugradskim redovima vožnje, postići ćemo potrebno, a to je da i autobuske stanice u sistemu drumskog saobraćaja kao značajni činoci, imaju potpune informacije.</p>

<p>biti blagovremeno obaviještena o eventualnim promjenama.</p> <p>Predlog:</p> <p>Dopuniti član 49 novim stavom 10 koji glasi: „U slučaju brisanja ili izmjene redova vožnje, Ministarstvo je dužno da o tome obavijesti Inspekciju za drumski saobraćaj i autobuske stanice u roku od osam dana od dana izmjene.“</p> <p>Obrazloženje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Praktična potreba – autobuske stanice su obavezne da organizuju svoj rad u skladu sa redovima vožnje i moraju biti blagovremeno obaviještene o izmjenama, kako bi se osigurala pravna i operativna sigurnost. 2. Zakonska usklađenost – član 103 stav 2 ovog zakona propisuje obavezu autobuske stanice da obavijesti Ministarstvo ukoliko se linija ne održava. Ukoliko stanica ne bude obaviještena o izmjenama, ne može ispuniti ovu obavezu. 3. Transparentnost i smanjenje rizika od nesporazuma – blagovremeno obavještavanje i Inspekcije i autobuskih stanica stvara jasan sistem kontrole i smanjuje mogućnosti zloupotreba ili nelojalne konkurencije. 4. Digitalizacija i modernizacija – ovakvo rješenje otvara mogućnost da Ministarstvo u budućnosti uspostavi centralni informacijski sistem obavještenja putem kojeg bi se sve zainteresovane strane lako i efikasno obavještavale o promjenama. 	
<p>15b. Primjedba na član 53 stav 1</p> <p>Primjedba: “...dovoljan broj vozničkih karata autobuskim stanicama...” je nejasna formulacija i dosta je subjektivna.</p> <p>Predlog: Predlažemo brisanje spornog dijela ili jasnije definisanje uslova za određivanje dovoljnog broja vozničkih karata.</p> <p>Obrazloženje: Dovoljan broj vozničkih karata je nemoguće definisati. Je li to dovoljno ili nije zavisi od mnogo faktora, kao što su sezonska potražnja i lokalna potražnja. Ponekad, dovoljan broj vozničkih karata je nula a ponekad ni pedeset vozničkih karata nije dovoljno. Kako su prevoznici izloženi kaznenim odredbama zbog ovog stava, smatramo da je najbolje izbrisati ga ili jasnije.</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Dovoljan broj vozničkih karata podrazumijeva broj vozničkih karata koje autobuska stanica može izdati na osnovu ugovorenog alotmana sjedišta prevoznika, u vanrednim slučajevima, nestanka struje i dr. Ugovoreni alotman predstavlja osnovu za dovoljan broj vozničkih karata.</p>
<p>16b. Primjedba na član 53 stav 3 i 4</p> <p>Primjedba: Zabrana prodaje gradskih i prigradskih relacija u međugradskom linijskom prevozu koja je takođe uslovljena saglasnošću lokalne uprave je suprotno načelima EU.</p> <p>Predlog: Predlažemo brisanje stava 3 i stava 4 člana 53.</p> <p>Obrazloženje:</p>	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Sistem javnog prevoza putnika u linijskom prevozu je jasno definisan osnovnim Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju 2017. godine, na koji način su propisani i načini i uslovi obavljanja gradskog, prigradskog i međugradskog prevoza.</p>

<p>1. Da naglasimo, ne protivimo se tenderima i subvencijama koje lokalne uprave dodjeljuju za obavljanje gradskih i prigradskih linija. Naprotiv, smatramo da one imaju opravdan razlog i doprinose dobrobiti građana.</p> <p>2. Uredba (EZ) br. 1073/2009, uvod, tačka 4 jasno naglašava da sloboda pružanja usluga u drumskom saobraćaju podrazumijeva pravo pristupa tržištu. Smatramo da aktuelna formulacija zakona se jasno protivi načelima na kojima se zasniva Evropska Unija i da očigledno krši pravo na pristup tržišta.</p> <p>3. Ako lokalna uprava već subvencionise određenu uslugu, ne može istovremeno zabraniti pružanje slične usluge od strane prevoznika koji za to ne traži nikakvu naknadu od države ili opštine. Istom logikom, zašto bi država branila uslugu za koju njene opštine često plaćaju?</p> <p>4. Ne uvodi se nikakav novi sistem – radi se isključivo o pridržavanju već ovjerenog reda vožnje i stajališta, koje su odobrili Privredna komora i Ministarstvo. Ograničavanje prodaje karata na ovim relacijama predstavlja nepotrebnu barijeru tržištu i uskraćuje dodatnu uslugu putnicima bez opravdanog razloga.</p> <p>5. Primjera radi: Aktuelni zakon ne dozvoljava prodaju karata od Budve do Petrovca koji su udaljeni 13km jer su dio opštine Budva ali dozvoljava prodaju Budva – Lastva Grbaljska koji su udaljeni “samo” 7km ali nisu dio iste opštine. Nelogično je postavljati ovakve biznis barijere unutar iste države.</p>	
<p>17b. Primjedba na član 55 Primjedba: U važećem zakonu a posebno u članu 55 nije predviđena nikakva sankcija u slučaju kada prevoznik odbije da primi putnika koji posjeduje važeću voznu kartu, izdate u skladu sa alotmanom sjedišta na autobuskoj stanici. Ovakav propust ostavlja putnike bez zaštite i ugrožava povjerenje u sistem javnog prevoza. Kaznene odredbe ne definišu kaznu u ovom slučaju. Predlog: Predlažemo da se član 55 dopuni stavom koji bi glasilo: „U slučaju da prevoznik odbije da primi putnika sa važećom voznom kartom izdatom u skladu sa alotmanom sjedišta, a nisu ispunjeni uslovi uskraćivanja prava prevoza definisana u opštim uslovima prevoza, lice koje upravlja autobuskom stanicom ovlašćeno je da na teret prevoznika obezbijedi prevoz putnika do naznačene destinacije taksi vozilom.” U kaznene odredbe člana 139 stav 1 uvesti novu tačku 33a</p>	<p>Prihvata se predlog.</p>

<p>Obrazloženje:</p> <p>Član 55 i kaznene odredbe regulišu isključivo situacije kada dolazi do prekomjerne prodaje karata; bilo to prekoračenje dostupnih mjesta po autobusu ili prekoračenje dogovorenog alotmana sjedišta.</p> <p>Nažalost nijedan član zakona ne definiše zakonski okvir za poštovanje već ugovorenog broja alotmana sjedišta.</p> <p>Član 50 stav 3 i član 72 stav 3 jasno kažu da je prevoznik dužan da primi putnika ali daje izuzetak: "u skladu sa raspoloživim mjestima u vozilu". Ako prevoznik nije ispoštovao alotman sjedišta on nema raspoloživa mjesta u vozilu i to je suština problema. Stvara se apsurdna situacija jer umjesto da se prevoznik kazni zbog nepoštovanja alotmana sjedišta (koja je on sam odredio), ova dva navedena stava ga oslobađaju od krivice. Ni opšti uslovi prevoza koje definiše Privredna Komora ne definišu postupak i obavezu poštovanja alotmana sjedišta.</p> <p>Ovakva dopuna bi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Osigurala pravnu zaštitu putnika i garanciju da će biti prevezeni bez obzira na nepoštovanje obaveza prevoznika. 2. Stvorila jasnu finansijsku i operativnu odgovornost prevoznika, čime bi se smanjila mogućnost zloupotreba i namjernog odbijanja putnika. 3. Pružila autobuskim stanicama konkretan mehanizam za zaštitu putnika. <p>S obzirom da se dodaje novi stav i nova obaveza takođe je neophodno dopuniti i kaznene odredbe.</p>	
<p>18b. Primjedba na član 66 stav 15</p> <p>Primjedba:</p> <p>Trenutna formulacija obavezuje Ministarstvo da primjerke izdatih dozvola dostavlja isključivo inspekciji za drumski saobraćaj. Međutim, potpuno je izostavljena obaveza da se obavijeste i autobuske stanice, iako su one direktni operativni učesnici u realizaciji prevoza.</p> <p>Predlog:</p> <p>Dopuniti član 66 stav 15 tako da glasi:</p> <p>„Ministarstvo dužno je da dostavi inspekciji za drumski saobraćaj i autobuskim stanicama primjerak svake izdate dozvole sa sastavnim dijelovima iz stava 8 ovog člana, u roku od osam dana od dana izdavanja dozvole.“</p> <p>Obrazloženje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Operativna neophodnost – autobuske stanice imaju obavezu da obezbijede uslove za prihvatanje 	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Ministarstvo je dužno da redovno objavljuje podatke na svojoj internet stranici. Na koji način će se i autobuske stanice adekvatno informisati sa potrebnim podacima. Saglasni smo sa značajem informisanja AS o svim potrebnim podacima u vezi javnog prevoza.</p>

<p>i otpremu vozila, te je neophodno da budu blagovremeno obaviještene o izdatim dozvolama.</p> <p>2. Zakonska usklađenost – član 103 stav 2 ovog zakona propisuje da su autobuske stanice dužne da obavijeste Ministarstvo o neizvršavanju prevoza. Ako nemaju informaciju o izdatim dozvolama, ne mogu ispuniti tu obavezu.</p> <p>3. Transparentnost i smanjenje nesporazuma – direktno obavještavanje autobuskih stanica uklanja rizik da one zavise isključivo od prevoznika za dostavljanje podataka o dozvolama.</p> <p>4. Digitalizacija i modernizacija – ovakvo rješenje otvara mogućnost da Ministarstvo uspostavi centralni informacijski sistem obavještenja kojim bi se na jedinstven način obavještavale sve zainteresovane strane o izdatim dozvolama i promjenama.</p>	
<p>19b.Primjedba na član 70</p> <p>Primjedba:</p> <p>Član 70 ne predviđa obavezu Ministarstva da inspekciju i autobuske stanice, obavještava o ukidanju ili izmjenama dozvola u međunarodnom prevozu. To stvara pravnu i operativnu prazninu, jer autobuske stanice moraju organizovati rad i usluge u skladu sa važećim dozvolama a inspekcija mora biti blagovremeno obaviještena o eventualnim promjenama.</p> <p>Predlog:</p> <p>Dopuniti član 70 novim stavom 9 koji glasi:</p> <p>„U slučaju ukidanja ili izmjene dozvola u međunarodni prevoz, Ministarstvo je dužno da o tome obavijesti Inspekciju za drumski saobraćaj i autobuske stanice u roku od osam dana od dana izmjene.“</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>1. Praktična potreba – autobuske stanice su obavezne da organizuju svoj rad u skladu sa međunarodnim dozvolama i moraju biti blagovremeno obaviještene o izmjenama, kako bi se osigurala pravna i operativna sigurnost.</p> <p>2. Zakonska usklađenost – član 103 stav 2 ovog zakona propisuje obavezu autobuske stanice da obavijesti Ministarstvo ukoliko se linija ne održava. Ukoliko stanica ne bude obaviještena o izmjenama, ne može ispuniti ovu obavezu.</p> <p>3. Transparentnost i smanjenje rizika od nesporazuma – blagovremeno obavještavanje i Inspekcije i autobuskih stanica stvara jasan sistem kontrole i smanjuje mogućnosti zloupotreba ili nelojalne konkurencije.</p> <p>4. Digitalizacija i modernizacija – ovakvo rješenje otvara mogućnost da Ministarstvo u</p>	<p>Predlog djelimično prihvaćen.</p> <p>Ministarstvo je dužno da redovno objavljuje podatke na svojoj internet stranici. Na koji način će se i autobuske stanice adekvatno informisati sa potrebnim podacima. Saglasni smo sa značajem informisanja AS o svim potrebnim podacima u vezi javnog prevoza.</p>

<p>budućnosti uspostavi centralni informacijski sistem obavještenja putem kojeg bi se sve zainteresovane strane lako i efikasno obavještavale o promjenama</p>	
<p>20b. Primjedba na član 93 (Zabranjeni oblici prevoza) Primjedba: Formulacija „za koji se naplaćuje usluga prevoza“ može se zloupotrijebiti, jer prevoznik može tvrditi da nije naplatio uslugu već samo gorivo, putarine ili drugi trošak. Predlog Umjesto „usluga prevoza“ koristiti termin „naknada“. Tako da alineja glasi “- za koji se naplaćuje naknada za prevoz; ili” Obrazloženje Termin „naknada“ pokriva sve vidove naplate – novčanu, u gorivu, putarinama ili drugim troškovima – i na taj način se zatvara prostor za zloupotrebu i izbjegavanje zabrane.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>21b. Primjedba na član 98 stav 5 Primjedba: Ograničenje trajanja licence na 5 godina. Licenca za pružanje usluga autobuske stanice nije u skladu sa izmjenama koje se odnose na licence za prevoznike, gdje je period važenja produžen na 10 godina. Predlog: Član 98 stav 5 izmijeniti tako da glasi: „Licenca iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od deset godina i lice koje upravlja autobuskom stanicom ne smije je prenositi na drugo lice.“ Obrazloženje: Produženje perioda važenja licence na 10 godina obezbjeđuje usklađenost i jednak tretman između prevoznika i stanica, smanjuje administrativni teret i nepotrebne troškove, a istovremeno ne utiče negativno na kvalitet i bezbjednost pružanja usluga. Logično je da oba ključna aktera u sistemu javnog prevoza – prevoznici i autobuske stanice – imaju jednak period trajanja licence.</p>	<p>Predlog prihvaćen.</p>
<p>22b. Primjedba na član 100 stav 2 Primjedba: Trenutna formulacija člana 100 stav 2 zahtijeva da se za svaki red vožnje posebno zaključuje ugovor između prevoznika i autobuske stanice. Ovo u praksi stvara nepotrebnu administraciju, papirologiju i pravnu nesigurnost u situacijama kada prevoznik uvodi više redova vožnje ili vrši promjene tokom godine. Predlog: Stav 2 člana 100 mijenja se i glasi:</p>	<p>Predlog nije prihvaćen. Predlagač smatra da je potrebno zadržati trenutno rešenje, imajući u vidu da tokom registracionog perioda može doći do odustajanja o obavljanja prevoza na odjenim linijama</p>

<p>„Lice koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika, dužni su da zaključe ugovor o pružanju usluga autobuske stanice najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza. Ugovor se odnosi na sve registrovane i ovjerene redove vožnje kao i međunarodne dozvole tog prevoznika. Redove vožnje i međunarodne dozvole Ministarstvo dostavlja autobuskim stanicama na osnovu člana 48 stav 7, člana 49 stav 10, člana 66 stav 15 i člana 70 stav 9 ovog zakona i oni čine sastavni dio ugovora.“</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>Predložena izmjena zavisi od prihvatanja primjedbe koje smo uputili na član 48 stav 7 i član 66 stav 15 kao i na predloženi stav 10 člana 49 i stav 9 člana 70. Smatramo da bi poboljšao poslovni ambijent iz sledećih razloga:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pojednostavljenje procedure – ovakva formulacija eliminiše potrebu za zaključivanjem više desetina ugovora između istih ugovornih strana, što je trenutno nepotrebno opterećenje za obje strane. 2. Smanjenje administrativnog tereta – prevoznici i autobuske stanice više neće trošiti vrijeme i resurse na vođenje paralelnih ugovora, već se sve reguliše jednim ugovorom i njegovim dopunama i izmjenama zavisno od redova vožnje. 3. Jasnoća i sigurnost – redovi vožnje postaju sastavni dio ugovora jer ih Ministarstvo dostavlja u skladu sa članom 48 stav 7 i članom 49 stav 10. Time se uklanja mogućnost manipulacije (npr. da prevoznik prijavi red vožnje Ministarstvu a ne obavijesti stanicu). 4. Pravna jednakost – autobuske stanice dobijaju zvanične informacije od Ministarstva, što im omogućava da organizuju rad bez zavisnosti od volje prevoznika i bez dodatnih administrativnih procedura. 	
<p>23b. Primjedba na član 100 stav 4, 5 i 6</p> <p>Primjedba:</p> <p>Stavovi 4, 5 i 6 ulaze u oblast obligacionih odnosa, koji su već regulisani Zakonom o obligacionim odnosima, Zakonom o izvršenju i obezbjeđenju i drugim propisima. Posebno su problematični jer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> zakon o drumskom saobraćaju ne bi trebalo da uređuje način naplate dugova i sankcionisanje neispunjenih obaveza, <input type="checkbox"/> formulacija dovodi do nepraktičnih i štetnih posljedica – onemogućava autobuske stanice da isplate svoja dugovanja jer im u isto vrijeme ukida osnovni prihod (peronizaciju), <input type="checkbox"/> u praksi se stvara pravna neravnoteža – prevoznik ako ne plaća svoje obaveze prema stanici, stanica nema nikakav uporediv 	<p>Predlog nije prihvaćen.</p> <p>Predlagač smatra trenutno rešenje kao optimalno rešenje, bez namjere da se ovim zakonom dublje ulazi u obligacione odnose između subjekata.</p>

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

Predlog:

Brisati stavove 4, 5 i 6 člana 100.

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

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

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

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

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

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

Obrazloženje:

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

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

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

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

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

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

<p>stav 1 tačka 62 jasno definiše kazne za prevoznika u ovom slučaju ali ovom primjenom bi se izbjeglo da autobuske stanice budu saučesnici u prekršaju.</p>	
<p>25b. Primjedba na član 101 stav 3 Primjedba: Formulacija stava kojom se zabranjuje „opsluživanje teretnih i drugih motornih vozila“ dovodi do kontradikcije sa važećim kriterijumima Ministarstva i Privredne komore za kategorizaciju autobuskih stanica. Predlog: Brisati dio stava koji glasi „i druga motorna vozila (osim vozila sa prvenstvom prolaza i radna vozila) “. Obrazloženje: Po najnovijim kriterijumima za kategorizaciju autobuskih stanica stavljen je naglasak da stanice treba da obezbijede parking prostor za putnike, tj. za mala vozila. Međutim, ovakva formulacija stava direktno se kosi s tim kriterijumima. S obzirom da ovaj zakon uopšte ne daje definiciju saobraćajnih površina moramo se nadovezati na zakon koji to radi. Naime, prema Zakonu o putevima Crne Gore (Član 4 stav 1 tačka 12), „saobraćajna površina“ obuhvata kompletnu putnu infrastrukturu autobuske stanice, uključujući i parking prostor. To znači da bi, ukoliko se ovaj stav primjenjuje doslovno, i parking namijenjen putnicima morao biti zabranjen za upotrebu, jer su isključena sva vozila osim autobusa. Time se obesmišljava sama svrha kriterijuma koje je Ministarstvo prethodno zahtijevalo i dovodi u pitanje funkcionalnost autobuske stanice kao objekta javnog interesa. Takođe, pregledom Evropskih uredbi/regulativa nigdje ne stoji obavezna zabrana pristupa saobraćajnim površinama autobuskih stanica za mala vozila. Naprotiv, čak i u mnogo složenijim sistemima kao što su aerodromi ne postoji zabrana saobraćaja za mala vozila na cjelokupnoj saobraćajnoj površini.</p>	

ODREDBE ZAKONA O PREVOZU U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU KOJE SE MIJENJAJU

Značenje izraza

Član 6

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **autobus** je motorno vozilo za prevoz putnika koje ima više od devet mjesta za sjedenje, uključujući i mjesto za vozača;
- 2) **autobuska stanica** je saobraćajni objekat u kojem se vrši prijem i otprema autobusa, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i prtljaga, prodaja i izdavanje vozni karata i drugih prevoznih isprava, davanje obavještenja o prevozu i pružanje drugih usluga u vezi sa prevozom;
- 3) **autobusko stajalište** je posebno izgrađen prostor, pored kolovoza ili dio površine kolovoza koji je obilježen saobraćajnim znakom, a namijenjen je zaustavljanju autobusa, radi ukrcaja i iskrcaja putnika;
- 4) **bilateralni prevoz** je prevoz u drumskom saobraćaju između Crne Gore i druge države;
- 5) **BIS prevoz** je obavljanje linijskog prevoza putnika dodatnim autobusima istog prevoznika po istom redu vožnje;
- 6) **međunarodni teretni list** je teretni list za prevoz tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju (u daljem tekstu: CMR);
- 7) **daljinar** je akt kojim se utvrđuju udaljenosti između autobuskih stanica i stajališta u kilometrima sa minimalnim vremenima vožnje autobusa;
- 8) **domaći prevoznik** je prevoznik sa sjedištem, odnosno prebivalištem na teritoriji Crne Gore koji ima licencu za obavljanje javnog prevoza putnika ili tereta u drumskom saobraćaju;
- 9) **CEMT dozvola** je multilateralna dozvola za obavljanje javnog prevoza tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju na području država članica Međunarodnog transportnog foruma (u daljem tekstu: ITF-a), vozilima registrovanim u jednoj od država članica ITF-a;
- 10) **gradski autobus** je autobus za prevoz putnika u gradskom prevozu čiji je kapacitet veći od 23 mjesta uključujući i mjesto vozača, koji uz mjesta za sjedenje, pored prostora za stajanje između sjedišta ima i poseban prostor za stajanje putnika i opremu za olakšan ukrcaj i iskrcaj putnika, kao i najmanje dvoje vrata sa desne strane autobusa, namijenjenih za bezbjedan ukrcaj i iskrcaj putnika;
- 11) **Interbus ugovor** je ugovor o međunarodnom povremenom prevozu putnika običnim putničkim autobusima;
- 12) **itinerer** je grafički prikaz linije u razmjeri koja omogućava jasno sagledavanje trase linije sa tekstualnim opisom linije;
- 12a) **iznajmljivanje vozila sa vozačem** je poseban oblik javnog prevoza putnika u drumskom saobraćaju, koji se obavlja iznajmljenim putničkim vozilom sa uslugom vozača;
- 13) **javni prevoz putnika ili tereta** je prevoz koji je pod jednakim uslovima dostupan svim korisnicima prevoznih usluga i obavlja se u komercijalne svrhe;
- 14) **kabotaža** je prevoz putnika ili tereta između pojedinih mjesta na teritoriji Crne Gore, koji obavlja prevoznik koji nije registrovan u Crnoj Gori;
- 15) **kritična dozvola** je dozvola (pojedinačna, vremenska, multilateralna) za koju se na osnovu praćenja korišćenja dozvola, u određenom vremenskom razdoblju utvrdi, da je broj razmijenjenih dozvola manji od potreba prevoznika;

16) **nekritična dozvola** je dozvola (pojedinačna, vremenska, multilateralna) za koju se na osnovu praćenja korišćenja dozvola, u određenom vremenskom razdoblju utvrdi, da broj razmijenjenih dozvola zadovoljava potrebe prevoznika;

17) **linija** je relacija ili skup relacija obavljanja javnog prevoza putnika u drumskom saobraćaju, od početne do posljednje autobuske stanice ili stajališta, na kojoj se prevoze putnici prema registrovanom i ovjerenom objavljenom redu vožnje;

18) **linijski prevoz** je javni prevoz koji se obavlja na određenoj liniji, po utvrđenom režimu održavanja, pri čemu se putnici ukrcavaju i iskrcavaju na unaprijed određenim autobuskim stanicama, odnosno stajalištima;

19) **mali autobus** je autobus A i B klase za prevoz putnika;

20) **autobus klase A** je autobus koji je konstruisan da prevozi putnike koji stoje i čiji je ukupni kapacitet najviše 23 mjesta uključujući i mjesto vozača, a može imati i sjedišta i opremu za putnike koji stoje;

21) **autobus klase B** je autobus bez prostora za stajanje, čiji je ukupni kapacitet najviše 23 mjesta uključujući i mjesto za vozača;

22) **međugradski autobus** je autobus za prevoz putnika u međugradskom prevozu, čiji je kapacitet veći od 23 mjesta uključujući i mjesto vozača, koji obezbjeđuje potrebnu udobnost i ima samo mjesta za sjedenje putnika, odvojen prostor za smještaj prtljaga i najmanje jedna vrata sa desne strane autobusa, koja su namijenjena za bezbjedan ukrcaj i iskrcaj putnika;

23) **minimalno vrijeme vožnje** je najmanje potrebno vrijeme vožnje da se pređe udaljenost između autobuskih stanica, odnosno stajališta;

24) **potvrda za vozača** je potvrda koja se izdaje prevozniku koji ima licencu za javni prevoz tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju i koji zapošljava vozača koji nije državljanin države članice Evropske unije;

25) **prevoz u drumskom saobraćaju** je svaki prevoz putnika ili tereta, uključujući i vožnju praznog vozila;

26) **prevoz u međunarodnom drumskom saobraćaju** je prevoz u drumskom saobraćaju između dvije ili više država;

27) **tranzitni prevoz** je prevoz u drumskom saobraćaju koji se obavlja preko teritorije druge države, bez ukrcavanja i iskrcavanja tereta, odnosno putnika;

28) **prevoz u unutrašnjem drumskom saobraćaju** je prevoz u drumskom saobraćaju koji se obavlja na teritoriji Crne Gore;

29) **prevoz iz ili za treće države** je prevoz u drumskom saobraćaju koji obavlja prevoznik koji nema sjedište, odnosno prebivalište u državi u kojoj započinje prevoz, kao ni u državi u kojoj završava prevoz;

30) **prevoz za sopstvene potrebe** je prevoz u drumskom saobraćaju koji u nekomercijalne svrhe, obavljaju pravna lica, preduzetnik ili fizička lica, radi zadovoljavanja proizvodnih ili uslužnih potreba u okviru svoje djelatnosti;

31) **prevoznik je pravno lice** ili preduzetnik koje obavlja djelatnost javnog prevoza putnika ili tereta u komercijalne svrhe;

32) **prigradski autobus** je autobus za prevoz putnika u prigradskom prevozu, čiji je ukupni kapacitet veći od 23 mjesta uključujući i mjesto vozača, koji ima mjesta za sjedenje, prostor za stajanje isključivo između sjedišta, odvojen prostor za smještaj prtljaga i najmanje jedna vrata sa desne strane autobusa namijenjenih za bezbjedno ukrcavanje i iskrcavanje putnika;

33) **posebni linijski prevoz** je prevoz u unutrašnjem drumskom saobraćaju ugovoren za određenu kategoriju putnika, prema ugovorenoj učestalosti i na ugovorenom prevoznom putu;

34) **putnik** je lice koje prevoznik prevozi, na osnovu ugovora o prevozu uz naknadu;

35) **putničko vozilo** je motorno vozilo namijenjeno za prevoz putnika koje pored sjedišta za vozača ima još najviše osam sjedišta;

36) **red vožnje** je akt kojim se utvrđuje plan obavljanja prevoza na liniji;

37) **relacija** je udaljenost između dva mjesta na liniji koja su u redu vožnje označena kao autobuska stanica odnosno stajališta;

38) **strani prevoznik** je prevoznik koji ima sjedište, odnosno prebivalište van teritorije Crne Gore;

39) **teretna stanica** je saobraćajni objekat u kojem se vrši prijem i otprema teretnih motornih vozila;

40) **vanlinijski prevoz** je javni prevoz za koji se itinerer i drugi uslovi prevoza utvrđuju posebno za svaki prevoz;

41) **vanredni prevoz** je prevoz vozilima čija ukupna masa, osovinski pritisak i dimenzije ne odgovaraju propisima, odnosno tehničkom stanju puta;

42) **vozač** je fizičko lice koje na putu upravlja vozilom;

43) **vozno osoblje** su fizička lica koja upravljaju vozilom (vozači) ili prate prevoz (kondukter, pomoćno osoblje);

44) **taksimetar** je mjerni instrument koji stalno, za vrijeme vožnje ili stajanja u toku vožnje, automatski izračunava i pokazuje cijenu vožnje u zavisnosti od pređenog puta i ukupnog trajanja vožnje;

45) **šatl prevoz** je prevoz putnika između aerodroma i registrovanog smještajnog kapaciteta na teritoriji Crne Gore.

II. USLOVI ZA VOZAČE I VOZILA KOJIMA SE OBAVLJA JAVNI PREVOZ PUTNIKA I TERETA

Uslovi za vozila

Član 7

Vozila kojim prevoznik obavlja djelatnost javnog prevoza putnika ili tereta u drumskom saobraćaju ili prevoza za sopstvene potrebe, pored uslova utvrđenih zakonom kojim se uređuje bezbjednost saobraćaja na putevima, moraju ispunjavati i posebne tehničke i tehničko-eksploatacione uslove.

Ispunjenost posebnih tehničkih i tehničko-eksploatacionih uslova može da vrši pravno lice, koje ispunjava uslove u pogledu kadra i opreme, koje ovlasti organ državne uprave nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo).

Posebne tehničke i tehničko-eksploatacione uslove i uslove u pogledu kadra i opreme iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Uslovi za vozače

Član 10

Vozač vozila u javnom prevozu putnika i tereta mora da ima: najmanje III nivo nacionalnog okvira kvalifikacija, položen vozački ispit za upravljanje motornim vozilima određene kategorije u skladu sa zakonom kojim je uređena bezbjednost saobraćaja na putevima i licencu profesionalnog vozača u skladu sa ovim zakonom i najviše 67 godina života.

Domaći prevoznik ne smije povjeriti upravljanje vozilom vozaču koji ne ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana.

Domaći prevoznik ne smije povjeriti upravljanje vozilom vozaču kojem nijesu prestale pravne posljedice osude za jedno od krivičnih djela protiv: života i tijela, zdravlja ljudi, polne slobode, javnog reda i mira i bezbjednosti javnog saobraćaja.

Sticanje sertifikata o početnoj i ubrzanoj početnoj stručnoj osposobljenosti

Član 12

Sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti stiče se nakon završene početne obuke i položenog ispita provjere znanja stečenog na početnoj obuci.

Sertifikat o ubrzanj o početnoj stručnoj osposobljenosti stiče se nakon završene ubrzane početne obuke i položenog ispita provjere znanja stečenog na ubrzanj o početnoj obuci.

Sertifikat o periodičnoj stručnoj osposobljenosti stiče se nakon završene periodične obuke i položenog ispita provjere znanja stečenog na periodičnoj obuci.

Izuzetno od st. 1 i 2 ovog člana vozaču koji je završio III nivo nacionalnog okvira kvalifikacija za zanimanje vozač, izdaje se sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti ili ubrzanj o početnoj stručnoj osposobljenosti, pod uslovom da je program obrazovanja ili osposobljavanja za zanimanje vozača usaglašen sa programom početne obuke utvrđene ovim zakonom.

Početnu, ubranu početnu, skraćenu početnu obuku iz člana 148 stav 2 ovog zakona i periodičnu obuku i polaganje ispita za provjeru znanja stečenog na početnoj, ubrzanj o početnoj i periodičnoj obuci sprovodi Privredna komora Crne Gore (u daljem tekstu: Privredna komora).

Privredna komora izdaje sertifikate i vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o stručnoj osposobljenosti iz st. 1, 2 i 3 ovog člana.

Za obuku iz st. 1, 2 i 3 ovog člana i polaganja ispita za sticanje sertifikata o početnoj, ubrzanj o početnoj, skraćenoj početnoj i periodičnoj stručnoj osposobljenosti plaća se naknada.

Naknadu iz stava 7 ovog člana plaća prevoznik, odnosno vozač.

Sredstva od naknada iz stava 7 ovog člana prihod su Privredne komore.

Visinu troškova obuke i polaganja ispita iz stava 7 ovog člana utvrđuje Privredna komora uz saglasnost Ministarstva.

Program početne, ubrzane početne, skraćene početne i periodične stručne obuke za izdavanje odnosno obnovu licence profesionalnog vozača, način i sprovođenje polaganja ispita provjere znanja stečenog na početnoj, ubrzanj o početnoj, skraćenoj početnoj i periodičnoj stručnoj obuci, obrasce licence za profesionalnog vozača i obrasce sertifikata iz st. 1, 2 i 3 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Način sticanja licence profesionalnog vozača

Član 13

Licencu profesionalnog vozača za prevoz tereta, mogu steći vozači vozila kategorije C i C+E, koji imaju navršenih 18 godina života, vozačku dozvolu kategorije C i C+E i sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti.

Licencu profesionalnog vozača za prevoz tereta, mogu steći vozači vozila kategorije C1 i C1+E, koji imaju navršenih 18 godina života, vozačku dozvolu kategorije C1 i C1+E i sertifikat o ubrzanj o početnoj stručnoj osposobljenosti.

Licencu profesionalnog vozača za prevoz tereta, mogu steći vozači vozila kategorije C i C+E, koji imaju navršenih 21 godinu života, vozačku dozvolu kategorije C i C+E i sertifikat o ubrzanj o početnoj stručnoj osposobljenosti.

Licencu profesionalnog vozača za prevoz putnika, mogu steći vozači vozila kategorije D1 i D1+E, koji imaju navršenih 21 godinu života, vozačku dozvolu kategorije D1 i D1+E i sertifikat o ubrzanj o početnoj stručnoj osposobljenosti.

Licencu profesionalnog vozača za prevoz putnika, mogu steći vozači vozila kategorije D i D+E, koji imaju navršenih 24 godine života, vozačku dozvolu kategorije D i D+E i sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti ili sertifikat o ubrzanj o početnoj stručnoj osposobljenosti.

Izuzetno od st. 4 i 5 ovog člana licencu profesionalnog vozača za prevoz putnika u limo servis ili šatl prevozu, mogu steći vozači vozila kategorije B koji imaju navršenih 21 godinu života, vozačku dozvolu kategorije B i sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti ili sertifikat o ubrzanj o početnoj stručnoj osposobljenosti.

Vozačima koji imaju sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti za kategorije vozila C i C+E, priznaje se kao dokaz stečene stručne osposobljenosti za kategoriju vozila C1 i C1+E za sticanje licence profesionalnog vozača.

Vozačima koji imaju sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti za kategorije vozila D i D+E, priznaje se kao dokaz stečene stručne osposobljenosti za kategoriju vozila D1 i D1+E za sticanje licence profesionalnog vozača.

Vozačima koji imaju sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti za kategorije D1 i D1+E, odnosno D i D+E, priznaje se stečena stručna osposobljenost za kategoriju B za sticanje licence profesionalnog vozača.

Vozači koji obavljaju prevoz tereta, a žele obavljati i prevoz putnika i obrnuto, a koji posjeduju sertifikat o početnoj stručnoj osposobljenosti ne moraju prolaziti provjeru znanja za koju je izvršena provjera za dobijanje sertifikata o početnoj stručnoj osposobljenosti, već samo provjeru znanja koja se odnosi na prevoz putnika, odnosno prevoz tereta.

U licenci profesionalnog vozača pored odgovarajuće kategorije unosi se kod 95 kao dokaz stečene stručne osposobljenosti.

Sertifikati o početnoj stručnoj osposobljenosti, ubrzanoj početnoj stručnoj osposobljenosti i periodičnoj stručnoj osposobljenosti koji su izdati u drugoj državi priznaju se u Crnoj Gori na osnovu zaključenog međunarodnog ugovora.

Zabranjeno je prevozniku angažovanje vozača za upravljanje vozilima kategorija vozila za koje vozači nemaju odgovarajuću licencu profesionalnog vozača.

Uslovi za sprovođenje obuke i polaganje ispita

Član 14

Privredna komora za obavljanje poslova organizovanje obuka, polaganja ispita i izdavanja sertifikata iz člana 12 ovog zakona mora da:

- ima akreditaciju za obavljanje obuke iz oblasti drumskog prevoza, izdatu od strane međunarodno priznate institucije;
 - ima plan o sprovođenju programa početne, ubrzane i periodične obuke iz člana 12 ovog zakona;
 - ima angažovane instruktore odgovarajućih kvalifikacija, akreditovane za obavljanje obuke iz oblasti drumskog prevoza, izdatu od strane međunarodno priznate institucije;
 - ima prostorije za obuku, nastavna sredstva i sredstva za praktični rad.
- Bliže uslove iz stava 1 al. 3 i 4 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Kabotaža i prevoz iz ili za treće države

Član 16

Stranom prevozniku zabranjeno je obavljanje kabotaže ili prevoza iz ili za treće države.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, strani prevoznik može da obavlja kabotažu ako je utvrđena međunarodnim ugovorom ili ako ima dozvolu za kabotažu.

Dozvola iz stava 2 ovog člana, izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva i izvršene procjene transportnih kapaciteta domaćih prevoznika.

Dozvolu iz stava 2 ovog člana za prevoz putnika izdaje Ministarstvo, a za prevoz tereta organ uprave nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Organ uprave).

Procjenu iz stava 3 ovog člana, vrši Ministarstvo za prevoz putnika, a za prevoz tereta organ uprave, u roku od osam dana od dana podnošenja zahtjeva.

Ako Ministarstvo, odnosno Organ uprave, procjenom iz stava 4 ovog člana utvrdi da u Crnoj Gori nema transportnih kapaciteta za prevoz za koji je podnijet zahtjev za izdavanje dozvole za kabotažu, zahtjev za izdavanje dozvole za kabotažu objavljuje se na internet stranici Ministarstva, odnosno Organa uprave, radi dodatne provjere eventualnog posjedovanja prevoznih sredstava za kabotažu u Crnoj Gori.

Ukoliko se u roku od osam dana od dana objavljivanja zahtjeva iz stava 5 ovog člana, ne prijave domaći prevoznici za obavljanje prevoza putnika i prevoza tereta na teritoriji Crne Gore, izdaje se dozvola stranom prevozniku za kabotažu.

Strani prevoznik može da obavlja prevoz putnika i tereta ako ima dozvolu za obavljanje prevoza za treće države ili iz trećih država u Crnu Goru, na osnovu potvrđenog međunarodnog ugovora.

Vrste licenci za javni prevoz putnika i tereta

Član 18

Javni prevoz putnika ili tereta u drumskom saobraćaju prevoznik obavlja na osnovu licence za javni prevoz putnika ili tereta (u daljem tekstu: licenca).

Za javni prevoz putnika ili tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju izdaje se licenca u međunarodnom drumskom saobraćaju za javni prevoz:

- putnika;
- tereta.

Za javni prevoz putnika ili tereta u unutrašnjem drumskom saobraćaju izdaje se licenca:

1) u unutrašnjem drumskom saobraćaju za javni prevoz:

- putnika;
- terete.

2) u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju za javni prevoz:

- linijski gradski i prigradski prevoz putnika;
- auto-taksi prevoz putnika.

Za javni prevoz putnika u unutrašnjem drumskom saobraćaju limo servisom, izdaje se licenca za limo servis.

Licencu iz stava 2, stava 3 tačka 1 i stava 4 ovog člana izdaje Ministarstvo.

Licencu iz stava 3 tačka 2 ovog člana izdaje nadležni organ lokalne uprave.

Prevoznik koji ima licencu za međunarodni drumski saobraćaj nije dužan da ima licencu iz stava 3 tačka 1 ovog člana.

Licenca nije potrebna za:

- 1) prevoz poštanskih pošiljki;
- 2) prevoz oštećenih, odnosno neispravnih vozila;
- 3) sopstvene potrebe;
- 4) vozila državnih organa, vozila kojima se obavlja komunalna djelatnost, medicinski i humanitarni prevoz i prevoz vozilima u slučaju elementarnih i drugih nepogoda;
- 5) vozila ili skup vozila kojima se obavlja prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone; i
- 6) vozila čija najveća dozvoljena brzina ne prelazi 40 km/h.

Uslovi za dobijanje licence

Član 19

Licenca se izdaje prevozniku koji ispunjava sljedeće uslove:

- 1) ima stvarno sjedište, odnosno prebivalište na teritoriji Crne Gore;
- 2) ima dobar ugled;
- 3) ima finansijsku sposobnost;
- 4) ima zaposleno odgovorno lice za prevoz koje je stručno osposobljeno;
- 5) ima vozila u svojini, zakupu ili lizingu;
- 6) ima zaključen ugovor o obaveznom osiguranju putnika od posljedica nesrećnog slučaja za svako vozilo kojim obavlja prevoz.

Linijski gradski, prigradski i auto-taksi prevoz može se obavljati samo na teritoriji jedinice lokalne samouprave koja je izdala licencu za obavljanje linijskog gradskog, linijskog prigradskog i auto-taksi-prevoza.

Stvarno sjedište, odnosno prebivalište prevoznika koji obavlja prevoz iz stava 2 ovog člana, mora se nalaziti na teritoriji jedinice lokalne samouprave koja je izdala licencu za obavljanje linijskog gradskog i prigradskog prevoza ili auto-taksi prevoza.

U stvarnom sjedištu, odnosno prebivalištu moraju se nalaziti poslovne prostorije (u svojini ili zakupu) u kojima se čuvaju poslovni dokumenti, računovodstveni dokumenti, dokumenti o ljudskim resursima, dokumenti koji sadrže podatke o vremenu vožnje i vremenu odmora vozača, putni

nalozi, putni listovi i druga odgovarajuća tehnička oprema i dokumenti bitni za obavljanje djelatnosti javnog prevoza.

Odredba stava 1 tačka 3 ovog člana ne primjenjuje se za obavljanje auto-taksi prevoza.

Prevoznik koji je dobio licencu dužan je da obavijesti Ministarstvo, odnosno nadležni organ lokalne uprave koji je izdao licencu, o promjeni stvarnog sjedišta odnosno prebivališta, najkasnije u roku od osam dana od dana promjene sjedišta odnosno prebivališta.

Finansijska sposobnost

Član 21

Finansijsku sposobnost ima pravno lice ili preduzetnik koje raspolaže imovinom u iznosu od 9.000 eura za prvo vozilo, odnosno 5.000 eura za svako sljedeće vozilo.

Finansijska sposobnost iz stava 1 ovog člana, dokazuje se jednom od sljedećih isprava:

- 1) izvodom iz akta o registraciji iz CRPS o visini osnivačkog kapitala;
- 2) kopijom bilansa stanja za proteklu godinu koja je podnesena poreskom organu;
- 3) ispravom o popisu pojedinih osnovnih sredstava, uključujući troškove nabavke ili uplate za vozila, poslovni prostor, uređaje i opremu;
- 4) ispravom o svojini nad neopterećenim nepokretnostima kojima prevoznik odgovara za svoju djelatnost;
- 5) garancijom banke ili druge finansijske institucije;
- 6) polisom osiguranja od profesionalne odgovornosti.

Stručna osposobljenost lica odgovornog za prevoz

Član 22

Stručna osposobljenost lica odgovornog za prevoz stiče se stručnim osposobljavanjem i polaganjem ispita o stručnoj osposobljenosti.

Stručno osposobljavanje i polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana sprovodi se u skladu sa programom o stručnom osposobljavanju za upravljanje prevozom u drumskom saobraćaju.

Ispit o stručnom osposobljavanju iz stava 1 ovog člana, nijesu dužna polagati lica koja imaju visoku ili višu stručnu spremu smjer drumskog saobraćaja ili najmanje deset godina radnog iskustva u upravljanju prevozom.

Licima koja ispunjavaju uslove iz stava 3 ovog člana izdaće se sertifikat o stručnoj osposobljenosti za upravljanje prevozom u međunarodnom drumskom saobraćaju.

Lica koja imaju visoku stručnu spremu saobraćajnog, mašinskog, ekonomskog i pravnog smjera oslobođena su polaganja dijela ispita o stručnoj osposobljenosti iz predmeta koje su tokom obrazovanja položili.

Lica koja podnose zahtjev za polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti, mogu posebno polagati samo dio koji se odnosi na prevoz u unutrašnjem drumskom saobraćaju.

Lice koje posjeduje sertifikat o stručnoj osposobljenosti za upravljanje prevozom u međunarodnom drumskom saobraćaju može da upravlja prevozom i u unutrašnjem drumskom saobraćaju.

Stručno osposobljavanje i ispit o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana sprovodi Privredna komora i izdaje sertifikat o stručnoj osposobljenosti za upravljanje prevozom u međunarodnom ili unutrašnjem drumskom saobraćaju.

Za sprovođenje stručnog osposobljavanja i ispita o stručnoj osposobljenosti Privredna komora mora ispunjavati uslove iz člana 14 ovog zakona.

Za stručno osposobljavanje, polaganje ispita o stručnoj osposobljenosti iz stava 1 ovog člana i izdavanje sertifikata o stručnoj osposobljenosti za upravljanje prevozom u međunarodnom ili

unutrašnjem drumskom saobraćaju plaća se naknada čiju visinu utvrđuje Privredna komora uz saglasnost Ministarstva.

Sredstva od naknade prihod su Privredne komore.

Privredna komora izdaje sertifikate i vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o stručnoj osposobljenosti za upravljanje prevozom u međunarodnom ili unutrašnjem drumskom saobraćaju.

Lice odgovorno za prevoz može obavljati poslove upravljanja prevozom kod najviše dva domaća prevoznika čiji ukupni vozni park zajedno ne prelazi 50 vozila.

Program o stručnom osposobljavanju iz stava 2 ovog člana, odnosno skraćenom stručnom osposobljavanju iz člana 148 stav 3 ovog zakona, način sprovođenja i polaganja ispita, vođenja evidencije, sadržaj i obrazac sertifikata o stručnoj osposobljenosti za upravljanje prevozom u drumskom saobraćaju propisuje Ministarstvo.

Vozila u svojini, zakupu ili lizingu

Član 23

Za dobijanje licence u drumskom saobraćaju prevoznik mora imati u svojini, zakupu ili lizingu:

1) u međunarodnom drumskom saobraćaju:

- za prevoz putnika najmanje jedan autobus;
- za prevoz tereta najmanje jedno teretno vozilo.

2) u unutrašnjem drumskom saobraćaju:

- za prevoz putnika najmanje jedan autobus;
- za prevoz tereta najmanje jedno teretno vozilo.

3) u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju:

- za linijski gradski i prigradski prevoz najmanje jedan autobus;
- za auto-taksi prevoz najmanje jedno vozilo;

4) za prevoz u limo servisu najmanje jedno putničko vozilo.

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

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

U vozilu prevoznika koje se u javnom prevozu putnika i tereta koristi na osnovu zakupa ili lizinga mora se nalaziti ugovor iz stava 2 ovog člana, odnosno lizingu, kao i izvod licence koji glasi na zakupca, odnosno korisnika lizinga.

Vozilo prevoznika koje se u javnom prevozu putnika i tereta koristi na osnovu zakupa ili lizinga mora biti registrovano na teritoriji Crne Gore.

Prevoznik mora povjeriti upravljanje vozilom u svojini, zakupu ili lizingu samo vozaču koji je kod njega zaposlen na osnovu ugovora o radu.

U vozilu prevoznika iz stava 6 ovog člana, mora se nalaziti ugovor o radu i ovjerena kopija poreske potvrde poslodavca o zaposlenom izdata od organa uprave nadležnog za naplatu poreza, odnosno rješenje o paušalnom plaćanju poreza za lica koja obavljaju prevoz.

Vozilo uzeto u zakup sa kojim prevoznik obavlja javni prevoz ne smije se davati u podzakup.

Izvod licence

Član 24

Izvod licence izdaje se na zahtjev prevoznika pojedinačno za svako motorno vozilo kojim se obavlja javni prevoz putnika ili tereta na osnovu licence.

Prevozniku kojem je izdata licenca iz člana 18 stav 2, stav 3 tačka 1 i stava 4 ovog zakona za svako motorno vozilo izdaje se rješenjem Ministarstva izvod licence.

Domaći prevoznik dužan je da u vozilu kojim se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju ima original izvoda licence koji se odnosi na to vozilo.

Izvod licence izdaje se prevozniku na period za koji je izdata licenca i prevoznik ga ne smije prenositi na drugo lice.

Izvod licence može se izdati samo za vozilo za koje postoji odgovarajuća finansijska sposobnost u skladu sa članom 21 ovog zakona.

Izvod licence iz stava 1 ovog člana važi za skup vozila i kada priključno vozilo nije u svojini domaćeg prevoznika i nije zaključen ugovor o lizingu ili zakupu ili kada je priključno vozilo registrovano u drugoj državi.

Prevozniku kojem je izdata licenca iz člana 18 stav 3 tačka 2 ovog zakona za svako motorno vozilo izdaje se rješenjem nadležnog organa lokalne uprave izvod licence.

Za izdavanje izvoda licence plaća se naknada.

Sredstva od naknade za izdavanje izvoda licence prihod su Budžeta, a sredstva od naknade za izdavanje izvoda licence koje izdaje nadležni organ lokalne uprave, prihod budžeta jedinice lokalne samouprave.

Visinu naknade za izdavanje izvoda licence propisuje Vlada.

Protiv rješenja iz st. 2 i 7 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu, odnosno glavnom administratoru, u roku od osam dana od dana prijema rješenja.

Postupak dobijanja licence

Član 25

Licenca se izdaje na osnovu podnijetog zahtjeva prevoznika.

Zahtjev iz stava 1 ovog člana, podnosi se Ministarstvu, odnosno nadležnom organu lokalne uprave za licence iz člana 18 stav 3 tačka 2 ovog zakona.

Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilažu se isprave o ispunjavanju uslova iz člana 19 ovog zakona i dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva, odnosno nadležnog organa lokalne uprave.

Dokaz o upisu u CRPS i dokaz o plaćenim novčanim kaznama iz stava 3 ovog člana pribavlja Ministarstvo, odnosno nadležni organ lokalne uprave, po službenoj dužnosti.

Licenca se izdaje rješenjem.

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

Žalba ne odlaže izvršenje rješenja iz stava 5 ovog člana.

Licenca se izdaje na ime prevoznika na period od pet godina i prevoznik je ne smije prenositi na drugo lice.

Original licence prevoznik je dužan da čuva u prostorijama u kojima se nalazi njegovo stvarno sjedište.

Licenca i izvod licence mogu se produžiti na osnovu podnijetog zahtjeva Ministarstvu, odnosno nadležnom organu lokalne uprave najkasnije tri mjeseca prije isteka važenja licence.

Uz zahtjev iz stava 10 ovog člana prilažu se dokazi o ispunjavanju uslova iz člana 19 ovog zakona i dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva, odnosno nadležnog organa lokalne uprave.

Dokaz o plaćenim novčanim kaznama iz stava 11 ovog člana, pribavlja Ministarstvo, odnosno nadležni organ lokalne uprave po službenoj dužnosti.

Domaći prevoznik koji prestane da obavlja djelatnost javnog prevoza putnika ili tereta, dužan je najkasnije u roku od osam dana od dana prestanka obavljanja djelatnosti, da obavijesti Ministarstvo, odnosno nadležni organ lokalne uprave koji je izdao licencu i vrati licencu zajedno sa izvodima licence.

Sadržaj dokumentacije koja se podnosi uz zahtjev iz st. 1 i 10 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Za izdavanje licence plaća se naknada čiju visinu utvrđuje Vlada.

Sredstva od naknade za izdavanje licence iz člana 18 st. 2, 3 i 4 ovog zakona prihod su Budžeta.

Sredstva od naknade za izdavanje licence iz člana 18 stav 3 tačka 2 ovog zakona, prihod su budžeta lokalne samouprave.

Promjena podataka

Član 26

Ukoliko dođe do promjene podataka na osnovu kojih je izdata licenca prevoznik je dužan da pismeno obavijesti Ministarstvo, odnosno nadležni organ lokalne uprave o promjeni podataka, u roku od osam dana od dana nastale promjene.

U slučaju promjene podataka koji se odnose na vozila Ministarstva, odnosno nadležni organ lokalne uprave izdaje novi izvod licence za to vozilo.

U slučaju promjene podataka iz stava 1 ovog člana koji se odnose na sadržaj licence izdaje se nova licenca i izvodi licence, za ostatak perioda na koji važi prethodna licenca.

Domaći prevoznik dužan je da vrati licencu i izvode licence prilikom preuzimanja nove licence sa izvodima licence iz stava 3 ovog člana.

Registar prevoznika

Član 29

Prevoznici koji su dobili licencu upisuju se u registar prevoznika.

Registar prevoznika je jedinstveni nacionalni registar prevoznika koji vodi Ministarstvo.

U registar prevoznika upisuju se sljedeći podaci:

- naziv i sjedište odnosno ime i prebivalište prevoznika;
- ime i prezime lica odgovornog za prevoz;
- vrsta javnog prevoza za koji je licenca izdata;
- broj i datum izdavanja licence;
- datum isteka licence, odnosno izvoda licence;
- datum pravosnažne odluke o kažnjavanju za teži prekršaj iz člana 20 st. 2 i 3 ovog zakona;
- datum ukidanja licence;
- datum privremenog ukidanja licence, odnosno izvoda licence;
- datum isteka roka privremenog ukidanja licence, odnosno izvoda licence;
- datum izdavanja izvoda licence, registarska oznaka vozila, nosivost, godina proizvodnje, vrsta, marka i tip vozila, broj šasije sa VIN oznakom, tip motora, emisije buke i izduvnih gasova-Euro/Eko i datum prestanka važenja izvoda licence.

Registar prevoznika vodi se u elektronskoj formi na način koji omogućava povezivanje i razmjenu podataka sa registrima prevoznika država članica Evropske unije.

Registar prevoznika objavljuje se na internet stranici Ministarstva.

Bliži sadržaj i način vođenja registra prevoznika propisuje Ministarstvo.

Linijski gradski i prigradski prevoz

Član 35

Linijski gradski prevoz putnika je prevoz koji se vrši na linijama na teritoriji grada, odnosno naseljenog mjesta.

Linijski prigradski prevoz putnika je prevoz koji se vrši na linijama između dva ili više naseljenih mjesta na teritoriji jedinice lokalne samouprave.

Prevoz putnika iz st. 1 i 2 ovog člana prevoznik obavlja sa gradskim i prigradskim autobusima.

Izuzetno od stava 3 ovog člana, nadležni organ lokalne uprave može odrediti da se na pojedinim relacijama u prigradskom saobraćaju van gradske teritorije koriste mali autobusi, zbog ograničavajućih saobraćajno-tehničkih karakteristika puta ili ukoliko je manje izražena potreba za prevozom putnika na tim relacijama.

Linijski gradski i prigradski prevoz putnika obavlja samo prevoznik kojem je nadležni organ jedinice lokalne uprave povjerio obavljanje te djelatnosti.

Linijski gradski i prigradski prevoz putnika obavlja se pod uslovima i na način propisan ovim zakonom i propisima nadležnog organa jedinice lokalne samouprave.

Organizaciju i način obavljanja linijskog gradskog i prigradskog prevoza putnika propisuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave.

Cjenovnik usluga u linijskom gradskom i prigradskom prevozu

Član 40

Cjenovnik usluga u linijskom gradskom i prigradskom prevozu utvrđuje prevoznik, pojedinačno za svaki registrovani i ovjereni red vožnje koji dostavlja nadležnom organu lokalne uprave na ovjeru.

Obavljanje međugradskog linijskog prevoza

Član 47

Međugradski linijski prevoz putnika prevoznik obavlja na osnovu registrovanog i ovjerenog reda vožnje.

Prevoznik je dužan da objavi početak obavljanja prevoza na određenoj liniji i red vožnje najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza putem elektronskih ili štampanih medija.

Prevoznik je dužan da se pridržava registrovanog i objavljenog reda vožnje.

Prevoznik, odnosno vozno osoblje dužan je u autobusu kojim se obavlja međugradski linijski prevoz da istakne tablu sa relacijom u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla, sa nazivom linije i vremenom polaska iz polazne i dolaska u krajnju stanicu i naznačenjem najmanje jedne usputne stanice koju bliže određuje itinerer.

Prevoznik, odnosno vozno osoblje autobusa za vrijeme obavljanja međugradskog linijskog prevoza, mora imati u vozilu ovjeren i registrovan red vožnje i cjenovnik ovjeren od Ministarstva.

Zabranjeno je prevozniku da obavlja međugradski linijski prevoz putnika sa istim autobusom istovremeno na osnovu dva ili više redova vožnje.

Registracija i ovjera redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu

Član 48

Prevoznik je dužan da podnose zahtjev za registraciju i ovjeru usklađenog reda vožnje u međugradskom linijskom prevozu, najkasnije 15 dana prije početka važenja reda vožnje Ministarstvu.

Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prevoznik dostavlja usklađene i važeće redove vožnje radi registracije i ovjere, kao i dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva.

Dokaz o plaćenim novčanim kaznama iz stava 2 ovog člana za pravno lice i odgovorno lice u pravnom licu, odnosno za preduzetnika iz prekršajne evidencije Ministarstva Ministarstvo pribavlja po službenoj dužnosti.

Red vožnje u međugradskom linijskom prevozu registruje se samo na jednog prevoznika.

Redovi vožnje registruju se i ovjeravaju na period od godinu dana, sa početkom primjene od 1. juna tekuće do 31. maja naredne godine.

Ministarstvo vodi evidenciju registrovanih i ovjerenih redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu i objavljuje na svojoj internet stranici, najkasnije osam dana prije početka njihove primjene.

Ministarstvo primjerak registrovanih i ovjerenih redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu dostavlja inspekciji za drumski saobraćaj u roku od osam dana od dana početka važenja redova vožnje.

Za registraciju i ovjeru redova vožnje iz stava 1 ovog člana plaća se naknada.
Naknada iz stava 8 ovog člana prihod je Budžeta.
Bliži sadržaj i način vođenja evidencije iz stava 6 ovog člana propisuje Ministarstvo.
Visinu naknade za registraciju i ovjeru redova vožnje iz stava 1 ovog člana utvrđuje Vlada.

Brisanje redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu

Član 49

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

- ne otpočne da obavlja prevoz u roku od tri dana od dana koji je određen za početak primjene reda vožnje;
- obustavi obavljanje prevoza po registrovanom redu vožnje duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje;
- ne obavlja polazak u vrijeme predviđeno registrovanim redom vožnje sa početne ili povratne autobuske stanice, duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje.

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

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

Žalba ne odlaže izvršenje rješenja.

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

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

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

Član 53

Prevoznik je dužan dostaviti ovjerenu kopiju registrovanog i ovjerenog reda vožnje, cjenovnik i dovoljan broj voznih karata autobuskim stanicama koje koristi po redu vožnje, najkasnije osam dana prije početka obavljanja prevoza na određenoj liniji.

Prevoznik utvrđuje cjenovnik usluga u međugradskom linijskom prevozu putnika i dostavlja ga Ministarstvu na ovjeru pojedinačno za svaki red vožnje.

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

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

Prodaja i izdavanje voznih karata u međugradskom linijskom prevozu

Član 54

Prevoznik prodaje vozne karte putnicima preko autobuskih stanica, turističkih agencija ili preko svojih poslovnica.

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

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

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

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

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

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

Lica iz stava 1 ovog člana dužna su za linije utvrđene registrovanim i ovjerenim redom vožnje prodavati vozne karte u skladu sa cjenovnikom iz člana 53 stav 2 ovog zakona.

Alotman sjedišta u međugradskom linijskom prevozu

Član 55

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

Turistička agencija i autobuska stanica ne smiju prodavati veći broj voznih karata od alotmana sjedišta, koji je utvrđen ugovorom iz stava 1 ovog člana.

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

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

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

Vozna karta u međugradskom linijskom prevozu

Član 56

Putnik koji koristi međugradski linijski prevoz, mora da ima voznu kartu koja sadrži: naziv prevoznika, serijski broj vozne karte, mjesto ulaska i izlaska, datum i vrijeme izdavanja karte, vrijeme važenja karte, cijenu prevoza i podatke o uračunatoj, odnosno neuračunatoj staničnoj usluzi ili obavještenje o načinu plaćanju stanične usluge, a za prevoz putničkog prtljaga numerisanu potvrdu koja sadrži naziv, pečat prevoznika i visinu naknade za prevoz prtljaga.

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

Ugovor u posebnom linijskom međugradskom prevozu

Član 59

Posebni linijski međugradski prevoz putnika prevoznik obavlja autobusima na osnovu ugovora o prevozu zaključenog između korisnika prevoza i prevoznika.

Sastavni dio ugovora o prevozu iz stava 1 ovog člana je spisak putnika ovjeren od strane prevoznika i korisnika prevoza.

U toku obavljanja posebnog linijskog međugradskog prevoza u vozilu se mora nalaziti ugovor iz stava 1 ovog člana sa spisakom putnika ovjerenim od strane prevoznika i korisnika prevoza.

Prevoznik je dužan da u toku obavljanja prevoza iz stava 1 ovog člana na prednjem vjetrobranskom staklu autobusa u donjem desnom uglu ima istaknutu tablu sa oznakom relacije i natpisom "posebni linijski prevoz

Prevozniku je zabranjen prevoz putnika posebnim linijskim međugradskim prevozom koji nijesu upisani u spisak putnika.

Prevoznik, odnosno vozno osoblje ukrcavanje i iskrcavanje putnika u posebnom linijskom međugradskom prevozu putnika dužan je da vrši na mjestima koja su utvrđena ugovorom iz stava 1 ovog člana, kao i na autobuskim stajalištima.

Prevoznik, odnosno vozno osoblje dužan je da izda voznu kartu putniku za prevoz iz stava 1 ovog člana.

Dozvola za međunarodni linijski prevoz

Član 66

Međunarodni linijski prevoz putnika na teritoriji Crne Gore, prevoznik mora obavljati na osnovu dozvole za međunarodni linijski prevoz putnika koju izdaje Ministarstvo.

Dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se rješenjem na zahtjev domaćeg, odnosno stranog prevoznika.

Strani prevoznik podnosi zahtjev za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana, preko nadležnog organa države u kojoj ima sjedište, odnosno prebivalište.

Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana prilažu se: registrovan i ovjeren red vožnje, cjenovnik, itinerer, ugovor o zajedničkom obavljanju prevoza na liniji za koju se traži dozvola, plan vremena vožnje i vremena odmora vozača i drugi dokazi u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorima.

Dozvola iz stava 1 ovog člana, izdaje se domaćem i stranom prevozniku ako:

- imaju usklađen, registrovan i ovjeren red vožnje;
- imaju saglasnost država preko čijih teritorija se obavlja prevoz.

Dozvola iz stava 1 ovog člana, izdaje se na ime prevoznika, na period do pet godina i prevoznik je ne smije prenositi na drugo lice.

Izuzetno od stava 6 ovog člana, Ministarstvo može izdati dozvolu za međunarodni linijski prevoz putnika stranom prevozniku na period od godinu dana, ukoliko nema interesovanja domaćih prevoznika za obavljanje prevoza na toj liniji.

Sastavni djelovi dozvole iz stava 1 ovog člana su ovjeren red vožnje, cjenovnik, itinerer i plan vremena vožnje i vremena odmora vozača.

Dozvola iz st. 6 i 7 ovog člana može se produžiti na zahtjev domaćeg prevoznika.

Zahtjev iz stava 9 ovog člana, podnosi se Ministarstvu najkasnije tri mjeseca prije isteka važenja dozvole.

Uz zahtjev za produženje dozvole pored dokaza o ispunjavanju uslova iz st. 4 i 5 ovog člana, dostavlja se i dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva, koji po službenoj dužnosti pribavlja Ministarstvo.

Prevoznik je dužan da preuzme sve potrebne dozvole za održavanje međunarodne linije od Ministarstva u roku od 30 dana od dana prikupljanja svih potrebnih dozvola za međunarodni linijski prevoz i da započne održavanje međunarodne linije u roku od 60 dana od dana preuzimanja dozvola.

Za izdavanje i produžavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade za izdavanje i produžavanje dozvola iz stava 1 ovog člana utvrđuje Vlada.

Ministarstvo dužan je da dostavi inspekciji za drumski saobraćaj primjerak svake izdate dozvole sa sastavnim djelovima iz stava 8 ovog člana u roku od osam dana od dana izdavanja dozvole.

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

Način obavljanja međunarodnog linijskog prevoza

Član 69

Prevoznik je dužan da međunarodni linijski prevoz putnika obavlja u skladu sa dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika.

Za vrijeme obavljanja prevoza iz stava 1 ovog člana u vozilu prevoznika se mora nalaziti original dozvola za međunarodni linijski prevoz putnika, odnosno za tranzitni linijski prevoz putnika.

Domaći prevoznik je dužan da obavlja prevoz iz stava 1 ovog člana, na najmanje polovini od ukupnog broja godišnjih polazaka na odobrenoj međunarodnoj liniji, ako je linija odobrena u saradnji sa stranim prevoznikom ili samostalno održava najmanje isti broj linija, prema određenoj državi, kao i strani prevoznik u skladu sa ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza na liniji.

Domaći prevoznik koji ima dozvolu za međunarodni prevoz putnika, dužan je da dostavlja Ministarstvu podatke o broju obavljenih vožnji i prevezenih putnika u jednom i drugom smjeru polugodišnje, najkasnije u roku od 15 dana od dana isteka polugodišta za koje se izvještaj podnosi.

Domaći prevoznik koji obavlja međunarodni linijski prevoz putnika, dužan je da objavi početak obavljanja međunarodnog prevoza na određenoj liniji i red vožnje najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza putem elektronskih ili štampanih medija.

Prevoznik je dužan da u autobusu kojim se obavlja međunarodni linijski prevoz putnika istakne tablu sa relacijom u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla, sa nazivom linije i vremenom polaska iz polazne i dolaska u krajnju stanicu i naznačenjem najmanje jedne usputne stanice koju bliže određuje itinerer.

Zabranjeno je prevozniku da obavlja međunarodni linijski prevoz putnika na teritoriji Crne Gore sa istim autobusom istovremeno na osnovu dvije ili više dozvola.

Ukidanje dozvole u međunarodnom linijskom prevozu

Član 70

Dozvola za međunarodni linijski prevoz i dozvola za tranzit ukinuće se rješenjem:

- domaćem prevozniku kojem je ukinuta licenca;
- domaćem prevozniku kojem je nadležni organ druge države na čijoj teritoriji se obavlja međunarodni prevoz ukinuo dozvolu koju mu je izdao;
- domaćem ili stranom prevozniku ukoliko prevoz putnika ne obavlja u skladu sa odredbama ovog zakona ili međunarodnih ugovora, na predlog inspekcije za drumski saobraćaj;
- domaćem ili stranom prevozniku, ukoliko ne preuzme sve potrebne dozvole za održavanje međunarodne linije i ne otpočne održavanje međunarodne linije u rokovima propisanim članom 66 stav 12 ovog zakona;
- domaćem ili stranom prevozniku ukoliko prestane da obavlja prevoz;
- stranom prevozniku ukoliko nadležni organ države u kojoj je registrovan strani prevoznik, ne izda dozvolu domaćem prevozniku.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, Ministarstvo će ukinuti dozvolu za međunarodni linijski prevoz, koja je izdata na osnovu dozvole za prethodni period, ako je ukinuta.

U slučaju ukidanja dozvole domaćem prevozniku iz stava 1 alineja 3 ovog člana, Ministarstvo zatražiće od stranog prevoznika, preko nadležnog organa druge države, zaključivanje ugovora o zajedničkom obavljanju prevoza na određenoj međunarodnoj liniji sa drugim prevoznikom iz Crne Gore.

Ako strani prevoznik u slučaju iz stava 2 ovog člana, u roku od tri mjeseca ne zaključi ugovor o zajedničkom obavljanju prevoza na određenoj međunarodnoj liniji sa drugim prevoznikom iz Crne Gore, stranom prevozniku Ministarstvo odrediće novog domaćeg prevoznika, koji je podnio zahtjev za obavljanje prevoza na međunarodnoj liniji.

Prevozniku koji obavlja međunarodni linijski prevoz putnika kojem je ukinuta dozvola ne smije se u roku od dvije godine od dana ukidanja dozvole, registrovati i ovjeriti red vožnje na istoj liniji ili liniji čiji red vožnje sadrži više od 50% istih autobuskih stanica u odnosu na odobreni red vožnje koji je sastavni dio oduzete dozvole.

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

Žalba ne odlaže izvršenje rješenja.

Bliže uslove o načinu određivanja novog domaćeg prevoznika utvrđuje Privredna komora, uz saglasnost Ministarstva.

Vozna karta u međunarodnom linijskom prevozu

Član 77

Putnik koji koristi međunarodni linijski prevoz mora da ima voznu kartu koja sadrži podatke iz člana 56 stav 1 ovog zakona.

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

Vanlinijski prevoz putnika

Član 80

Vanlinijski prevoz putnika je prevoz unaprijed određene grupe putnika, bez usputnog ulaska i izlaska putnika, za koji se relacija, cijena prevoza i drugi uslovi utvrđuju ugovorom između prevoznika i korisnika prevoza, koji mora biti zaključen prije ukrcavanja putnika u autobus u mjestu polaska i mora se nalaziti u autobusu za vrijeme obavljanja prevoza.

Zabranjeno je prevozniku obavljanje vanlinijskog prevoza putnika suprotno stavu 1 ovog člana.

Prevoz iz stava 1 ovog člana može se obavljati kao:

- povremeni; i
- naizmjenični.

Vanlinijski prevoz putnika može se obavljati kao prevoz u unutrašnjem drumskom saobraćaju i prevoz u međunarodnom drumskom saobraćaju.

U autobusu kojim prevoznik obavlja povremeni ili naizmjenični prevoz putnika mora se nalaziti ugovor iz stava 1 ovog člana i istaknuta tabla sa oznakom "VANLINIJSKI PREVOZ" u donjem desnom uglu prednjeg vjetrobranskog stakla.

Prevoznik, odnosno vozno osoblje koji vrši prevoz iz stava 1 ovog člana ne može koristiti autobuske stanice ili autobuska stajališta linijskog prevoza, ako ovim zakonom nije drugačije određeno.

Mjesto ukrcavanja i iskrcavanja putnika za prevoz iz stava 1 ovog člana određuje nadležni organ lokalne uprave na svojoj teritoriji.

Vanlinijski prevoz putnika, u slučaju otkazivanja ili promjene rute vazduhoplova, odnosno vozova, može se obavljati na osnovu ugovora o prevozu zaključenog sa korisnikom prevoza i spiska putnika koji je ovjerio korisnik prevoza, na osnovu dokaza o pravu na prevoz (avionska ili vozna karta).

U autobusu prevoznika kojim se obavlja vanlinijski prevoz iz stava 8 ovog člana, mora se nalaziti ugovor o prevozu zaključen sa korisnikom prevoza i spisak putnika koji je ovjerio korisnik prevoza, na osnovu dokaza o pravu na prevoz (avionska ili vozna karta).

Ukrcavanje i iskrcavanje putnika iz stava 8 ovog člana, vrši se na aerodromima, željezničkim stanicama, željezničkim stajalištima ili na lokacijama gdje saobraćajno tehnički uslovi dozvoljavaju bezbjedan ukrcaj i iskrcaj putnika, u skladu sa ugovorom o prevozu.

Zabranjeno je prevozniku u vanlinijskom prevozu putnika ukrcavanje i iskrcavanje putnika suprotno stavu 10 ovog člana.

Obaveze auto-taksi prevoznika

Član 87

Auto-taksi prevoznik dužan je tokom jedne vožnje preuzeti, odnosno iskrcati putnika ili grupu putnika na jednom mjestu.

Auto-taksi prevoznik predlaže cjenovnik usluga prevoza.

Cjenovnik iz stava 2 ovog člana mora biti ovjeren od strane auto-taksi prevoznika i nadležnog organa lokalne uprave koja je izdala licencu za auto-taksi prevoz.

Auto-taksi prevoznik može predložiti promjenu važećeg cjenovnika usluga prevoza.

Promijenjeni cjenovnik usluga prevoza, mora biti ovjeren od strane auto-taksi prevoznika i nadležnog organa lokalne uprave koji je izdao licencu, kojim se stavlja van snage prethodni cjenovnik usluga prevoza.

Auto-taksi prevoznik u putničkom vozilu kojim obavlja auto-taksi prevoz mora imati na vidnom mjestu ugrađen ispravan, plombiran i baždaren taksimetar i istaknut cjenovnik iz stava 3 ovog člana.

Auto-taksi prevoznik na putničkom vozilu kojim obavlja auto-taksi prevoz na registracijskoj tablici mora imati posebnu registarsku oznaku (TX sa brojem).

Auto-taksi prevozniku za svako motorno vozilo koje ispunjava uslove za izdavanje izvoda licence, izdaje se uvjerenje o ispunjavanju uslova radi izdavanja posebne registarske oznake (TX sa brojem).

Auto-taksi prevoznik dužan je u slučaju prestanka obavljanja djelatnosti auto taksi prevoznika u roku od osam dana od dana prestanka obavljanja djelatnosti vratiti posebnu registarsku oznaku (TX sa brojem).

U slučaju promjene vozila kojim se obavlja auto taksi prevoz prevoznik zadržava posebnu registarsku oznaku (TX sa brojem).

Auto-taksi prevoznik na krovu putničkog vozila kojim obavlja auto-taksi prevoz mora imati istaknutu oznaku "TAXI" sa brojem izvoda licence.

Vozač u putničkom vozilu kojim obavlja auto taksi prevoz mora imati na vidnom mjestu istaknutu auto taksi legitimaciju vozača.

Auto-taksi prevoznik je dužan da prilikom otpočinjanja prevoza uključi taksimetar i da taksimetar drži uključen za vrijeme trajanja prevoza.

Auto-taksi prevoznik, za izvršenu uslugu prevoza, dužan je da naplati cijenu prevoza u iznosu koji pokazuje taksimetar u trenutku završetka prevoza.

Cijena prevoza iz stava 9 ovog člana mora biti usaglašena sa važećim cjenovnikom usluga auto-taksi prevoza.

Auto-taksi prevoznik odnosno vozač, dužan je da korisniku usluga auto-taksi prevoza izda račun za obavljenu prevoz u skladu sa zakonom kojim se uređuje naplata poreza, a koji sadrži: datum, kilometražu i cijenu prevoza.

Auto-taksi prevoz se obavlja pod uslovima i na način propisan ovim zakonom.

Blíže uslove, organizaciju, radnu odjeću, optimalan broj auto-taksi vozila, minimalni broj auto-taksi vozila prilagođenih licima sa invaliditetom, minimalne i maksimalne cijene u okviru taksi tarife i način obavljanja auto-taksi prevoza propisuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave.

Taksi tarifa je ukupna cijena auto-taksi prevoza koju čini zbir cijena: za start, po jednom pređenom kilometru, vremenu čekanja, dolasku na adresu, pozivu i komadu prtljaga koji se prevozi.

Obrazac cjenovnika usluga iz stava 2 i obrazac taksi legitimacije iz stava 12 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Posredovanje u ugovaranju auto taksi prevoza

Član 87a

Posredovanje u ugovaranju vožnji između auto taksi prevoznika i korisnika usluga može da vrši pravno lice ili preduzetnik, koji ima odobrenje za obavljanje poslova posredovanja u auto taksi prevozu (u daljem tekstu: dispečerski centar).

Zabranjeno je posredovanje u ugovaranju vožnji fizičkom licu koje nije registrovano za posredovanje u ugovaranju vožnji između auto-taksi prevoznika i korisnika usluga.

Auto-taksi prevoznik može osnovati sopstveni dispečerski centar ili koristiti usluge drugog dispečerskog centra.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje nadležni organ lokalne uprave, na čijoj teritoriji se vrši djelatnost.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se pravnom licu ili preduzetniku ako:

- 1) je registrovan u CRPS za posredovanje u ugovaranju prevoza;
- 2) ima stvarno sjedište iz člana 19 stav 4 ovog zakona;
- 3) ima zaposleno odgovorno lice za prevoz koje ispunjava uslove iz člana 22 ovog zakona;
- 4) ima ugovor o pružanju usluga dispečerskog centra zaključen sa auto taksi prevoznikom, sa spiskom vozila i njihovim brojevima licence i izvoda licence, koji su korisnici usluga dispečerskog centra.

O izdatim odobrenjima iz stava 1 ovog člana nadležni organ lokalne uprave vodi evidenciju.

Dispečerski centar dužan je da usluge posredovanja pruža samo licenciranim auto-taksi prevoznicima.

Dispečerski centar dužan je da vožnje dodjeljuje samo auto-taksi vozilima sa važećim izvodom licence.

Ako dođe do promjene podataka na osnovu kojih je izdato odobrenje iz stava 5 ovog člana, dispečerski centar dužan je da pismeno obavijesti nadležni organ lokalne uprave u roku od osam dana od dana nastale promjene.

Dispečerski centar je dužan da usluge posredovanja u ugovaranju vožnji pruža svim korisnicima pod jednakim uslovima.

Dispečerski centar mora dodjeljivati vožnje putem telefona, sms poruka, elektronskih aplikacija ili primopredajnim radio uređajima.

Zabranjeno je auto-taksi prevozniku da koristi usluge dispečerskog centra koji nema odobrenje za rad nadležnog organa lokalne uprave na čijoj teritoriji obavlja djelatnost.

Limo servis

Član 91a

Limo servis obavlja prevoznik koji ima licencu za limo servis.

Limo servis se obavlja putničkim vozilom koje pored sjedišta vozača ima najviše osam mjesta za putnike.

Licenca za limo servis izdaje se pravnom licu ili preduzetniku koji ispunjava uslove iz člana 19 stav 1 ovog zakona, u skladu sa članom 25 ovog zakona.

Za svako pojedinačno vozilo kojim se obavlja limo servis Ministarstvo izdaje izvod licence, u skladu sa članom 24 ovog zakona.

Za obavljanje limo servisa prevozniku se izdaje izvod licence za putničko vozilo visoke klase, odnosno luksuzno putničko vozilo koje ima katalošku vrijednost veću od 25.000 eura i koje nije starije od sedam godina.

Prevoznik, odnosno vozač u limo servisu dužan je da cijenu prevoza obračuna po jedinici vremena (sat ili dan).

Prevoznik u limo servisu dužan je da ugovor o limo servisu zaključi na period od najmanje tri sata.

Ugovor iz stava 7 ovog člana za vrijeme obavljanja prevoza se mora nalaziti u vozilu kojim se obavlja limo servis.

Ugovor o limo servisu mora da sadrži: naziv i sjedište prevoznika, naziv korisnika usluga, spisak putnika, vrijeme trajanja usluga i cijenu pružanja usluga.

Prevoznik u limo servisu je dužan da naplati cijenu prevoza utvrđenu ugovorom iz stava 8 ovog člana.

Prevoznik, naplatu prevoza iz stava 9 ovog člana vrši bezgotovinskim plaćanjem.

U toku obavljanja limo servisa, prevoznik u vozilu na prednjem vjetrobranskom staklu u donjem desnom uglu mora imati istaknutu tablu sa natpisom "LIMO SERVICE".

Prevoznik u limo servisu obavlja prevoz samo ako je prevoz prethodno u pisanom obliku ugovoren i ako ugovor nedvosmisleno utvrđuje korisnika usluga, vrijeme trajanja usluga i cijenu pružanja usluga.

Zabranjeno je prevozniku da limo servis usluge nudi na javnim površinama.

Zabranjeno je prevozniku u limo servisu obavljati prevoz putnika koji ima obilježje drugih vrsta prevoza, kao što su gotovo ista relacija, unaprijed definisano vrijeme polaska i dolaska, mjesta ukrcaja i iskrcaja putnika, kao i odredišta.

Zabranjeno je prevozniku u limo servisu obavljanje prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju, osim ako je to dozvoljeno međunarodnim ugovorom.

Posebni oblici prevoza

Član 92

Prevoz putnika u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju može se obavljati turističkim vozom, autobusom sa otvorenim krovom, zaprežnim i sličnim vozilima.

Uslove i način obavljanja prevoza iz stava 1 ovog člana propisuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave.

Uslovi za dobijanje licence za pružanje usluga autobuske stanice

Član 95

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

- 1) ima dobar ugled u skladu sa članom 20 ovog zakona;
- 2) ima zaposleno odgovorno lice koje organizuje prijem i otpremu autobusa i putnika koje je stručno osposobljeno u skladu sa članom 22 ovog zakona, odnosno da je stručno osposobljeno;
- 3) ima u svojini ili zakupu objekat sa istaknutim natpisom "autobuska stanica" sa naznačenjem mjesta i obezbijeđenim pristupom za lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom, sa:
 - najmanje četiri natkrivena perona i druge saobraćajne površine i prilazni put;
 - čekaonicom, garderobom, odgovarajućim brojem šaltera za prodaju karata, pružanje informacija i vršenje drugih poslova za potrebe prevoza;
 - osvijetljenim prostorijama, peronima i čekaonicama sa obezbijeđenim grijanjem;
 - postavljenim razglasnim uređajima za davanje obavještenja;
 - istaknutim izvodom iz reda vožnje na vidnom mjestu u čekaonici, koji mora biti istaknut i na brajevom pismu;
 - javnom telefonskom govornicom;
 - bežičnim internetom;
 - video nadzorom na peronima;
 - časovnicima u čekaonici i na peronima koji pokazuju tačno vrijeme;
 - istaknutim radnim vremenom u skladu sa redom vožnje;
 - sanitarnim prostorijama.

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

Izuzetno od stava 1 ovog člana pravno lice ili preduzetnik može dobiti licencu za pružanje usluga autobuske stanice kategorije E ukoliko ima perone, iz stava 1 tačka 3 alineja 1 ovog člana, koji nijesu natkriveni.

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

Pružanje usluga autobuske stanice

Član 100

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

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

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

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

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

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

Obavještenje o kašnjenju autobusa

Član 105

Lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno je da obavijesti putnike o nemogućnosti održavanja određenog polaska na liniji, odnosno kašnjenju autobusa u skladu sa čl. 57 i 78 ovog zakona, nakon prijema obavještenja prevoznika.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom, može po prijemu obavještenja iz stava 1 ovog člana, uključiti drugog prevoznika za obavljanje prevoza, na račun prevoznika koji je bio dužan obaviti prevoz, i dužan je izdati odgovarajuću potvrdu.

Potvrda iz stava 2 ovog člana mora se nalaziti u vozilu prevoznika za vrijeme obavljanja prevoza.

Autobuska stajališta

Član 106

Autobusko stajalište je posebno izgrađena i označena saobraćajna površina određena za zaustavljanje autobusa, koja omogućava bezbjedno ukrcavanje i iskrcavanje putnika.

Autobuska stajališta pored državnih puteva određuje Ministarstvo, a pored opštinskih puteva nadležni organ lokalne uprave.

Pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice za korišćenje autobuskog stajališta prevozniku ili putniku ne smije naplaćivati naknadu.

Dozvola za međunarodni prevoz tereta

Član 109

Javni prevoz tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju (u daljem tekstu: međunarodni prevoz tereta) prevoznik obavlja na osnovu dozvole za međunarodni prevoz tereta, ukoliko međunarodnim ugovorom nije određeno da se prevoz obavlja bez dozvole.

Ministarstvo, u saradnji sa Ministarstvom, utvrđuje i razmjenjuje potreban broj dozvola iz stava 1 ovog člana za narednu godinu sa nadležnim organima drugih država.

Dozvole iz stava 1 ovog člana, mogu se izdavati kao pojedinačne, vremenske, multilateralne dozvole i dozvole za obavljanje kombinovanog prevoza.

Za izdavanje dozvole iz stava 3 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Budžeta.

Prevoznik je dužan da međunarodni prevoz tereta obavlja na osnovu dozvole za međunarodni prevoz tereta u skladu sa ovim zakonom i potvrđenim međunarodnim ugovorom.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana propisuje Vlada.

Raspodjela dozvola za međunarodni prevoz tereta

Član 110

Raspodjela dozvola domaćim prevoznicima za međunarodni prevoz tereta (kritičnih i nekritičnih), dobijenih razmjenom u skladu sa članom 109 stav 2 ovog zakona, obavlja se na osnovu godišnjeg plana koji utvrđuje Organ uprave.

Na godišnji plan raspodjele dozvola, može se izjaviti žalba Ministarstvu u roku od osam dana od dana donošenja plana.

Raspodjela kritičnih stranih dozvola za međunarodni prevoz tereta, vrši se na osnovu sljedećih kriterijuma:

- broja vozila registrovanih za obavljanje prevoza tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju, za koje prevoznik posjeduje izvode licence;
- kvaliteta voznog parka;
- iskorišćenosti voznog parka;
- broja zaposlenih vozača;
- broja ispravno upotrijebljenih i vraćenih dozvola u prethodnom periodu;
- broja izrečenih novčanih kazni u skladu sa ovim zakonom i drugim propisima.

Nekritične dozvole raspodjeljuju se na osnovu podnijetog zahtjeva Organu uprave.

Prevoznik pri vršenju međunarodnog prevoza tereta u vozilu mora imati pravilno popunjenu dozvolu za međunarodni prevoz tereta, dnevnik putovanja i potvrdu o usaglašenosti s tehničkim odredbama emisije buke i emisijom izduvnih gasova i sa sigurnosnim zahtjevima za vozila u skladu sa Vodičem za korisnike multilateralna kvota ECMT/CEMT dozvola.

Dozvola iz stava 1 ovog člana, ovjerava se pečatom u skladu sa međunarodnim ugovorom.

Organ uprave rješenjem dodjeljuje domaćem prevozniku dozvole iz stava 1 ovog člana.

Protiv rješenja iz stava 7 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu, u roku od osam dana od dana prijema rješenja.

Dozvola iz stava 1 ovog člana neće se izdati domaćem prevozniku koji nije izmirio novčane kazne koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva.

Organ uprave dužan je da godišnji izvještaj o izdatim dozvolama iz stava 1 ovog člana dostavi Ministarstvu najkasnije do 31. januara tekuće za prethodnu godinu.

Bliže kriterijume za raspodjelu kritičnih stranih dozvola domaćim prevoznicima, postupak i način korišćenja dozvola, obrazac dnevnika putovanja, obrazac potvrda o usaglašenosti s tehničkim odredbama emisije buke i emisijom izduvnih gasova i sa sigurnosnim zahtjevima za vozila u skladu sa Vodičem za korisnike multilateralna kvota ECMT/CEMT dozvola, izgled i način upotrebe pečata koji se stavlja na dozvolu propisuje Ministarstvo.

Dozvola za vanredni prevoz

Član 115

Za međunarodni vanredni prevoz tereta na teritoriji Crne Gore, pored dozvole iz člana 112 stav 1 ovog zakona, strani prevoznik mora imati u teretnom vozilu i dozvolu za vanredni prevoz tereta koju izdaje Organ uprave, u skladu sa zakonom kojim su uređeni putevi.

Dozvole iz stava 1 ovog člana, moraju se nalaziti u vozilu prevoznika prilikom obavljanja prevoza.

VIII. PREVOZ ZA SOPSTVENE POTREBE

Vrste prevoza za sopstvene potrebe

Član 122

Prevoz za sopstvene potrebe može obavljati pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice i to prevoz:
- tereta koji je u njegovoj svojini ili koji je prodao, kupio, iznajmio, unajmio, proizveo, preradio ili opravio;

- zaposlenih ili drugih lica u vezi sa obavljanjem djelatnosti za koju je registrovan, kao i članova porodice zaposlenih, radi odlaska na odmor i rekreaciju.

Pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice koje obavlja prevoz putnika i tereta za sopstvene potrebe u međunarodnom prevozu smatra se prevoznikom.

Odobrenje za obavljanje prevoza za sopstvene potrebe

Član 123

Pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice prevoz za sopstvene potrebe obavlja na osnovu odobrenja za prevoz za sopstvene potrebe.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje nadležni organ lokalne uprave na čijoj teritoriji pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice, koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe ima sjedište ili prebivalište.

Odobrenje za obavljanje prevoza za sopstvene potrebe, mora se nalaziti u vozilu pravnog lica, preduzetnika ili fizičkog lica za vrijeme obavljanja prevoza iz stava 1 ovog člana.

Prevoz iz člana 122 stav 1 alineja 1 ovog zakona vozilima ili skupom vozila čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3.500 kg, može se vršiti bez odobrenja.

Prevoz iz člana 122 stav 1 alineja 2 ovog zakona vozilom serijski proizvedenim sa najviše osam ili devet sjedišta uključujući i sjedište vozača, može se vršiti bez odobrenja.

Nadležni organ lokalne uprave vodi evidenciju o izdatim odobrenjima iz stava 1 ovog člana.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana neće se izdati ukoliko pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice nije izmirilo novčane kazne koje su evidentirane kod nadležnog organa lokalne uprave.

Obrazac odobrenja iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Visinu naknade za izdavanje odobrenja za prevoz za sopstvene potrebe, utvrđuje jedinica lokalne samouprave.

Dokaz o pravu prevoza

Član 126

Lica koja se prevoze vozilom kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe moraju da imaju identifikacione karte ili drugi dokaz o pravu na prevoz koje je dužno da izda lice koje vrši prevoz za sopstvene potrebe.

Prevoz za sopstvene potrebe u međunarodnom saobraćaju

Član 128

Pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice prevoz za sopstvene potrebe u međunarodnom drumskom saobraćaju obavlja na osnovu dozvole koja se izdaje po postupku za izdavanje dozvola za međunarodni javni prevoz putnika, odnosno tereta, u skladu sa ovim zakonom, ako je međunarodnim ugovorom predviđeno da se prevoz obavlja na osnovu dozvole.

Dozvolu iz stava 1 ovog člana izdaje Organ uprave.

Dozvola iz stava 1 ovog člana neće se izdati ukoliko pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice nije izmirilo novčane kazne koje su evidentirane kod Ministarstva.

Ako međunarodnim ugovorom nije utvrđena obaveza pribavljanja dozvole za obavljanje međunarodnog prevoza za sopstvene potrebe u autobusu, odnosno teretnom vozilu lica iz stava 1 ovog člana, moraju posjedovati u vozilu dokumentaciju iz koje se može utvrditi da se radi o međunarodnom prevozu za sopstvene potrebe.

Razmjena informacija između Ministarstva i nadležnih organa druge države

Član 131

Ministarstvo je dužno da obavještava nadležne organe države na čijoj teritoriji se nalazi sjedište odnosno prebivalište stranog prevoznika, odnosno na čijoj teritoriji je registrovano vozilo, o povredama zakona i sporazuma o uređivanju prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju i preduzetim mjerama.

IX. NADZOR

Vršenje nadzora

Član 132

Nadzor nad primjenom ovog zakona i drugih propisa iz oblasti drumskog saobraćaja u odnosu na javni prevoz putnika i tereta, pružanje usluga autobuskih i teretnih stanica i prevoz za sopstvene potrebe i šatl prevoz u unutrašnjem drumskom saobraćaju i međunarodnom drumskom saobraćaju kao i limo servisu vrši Ministarstvo.

Nadležni organ lokalne uprave vrši nadzor nad primjenom ovog zakona u odnosu na javni prevoz putnika i prevoz za sopstvene potrebe u gradskom i prigradskom, linijskom i vanlinijskom saobraćaju, kao i javni prevoz tereta i auto taksi prevoz na teritoriji jedinice lokalne samouprave.

Izuzetno od st. 1 i 2 ovog člana nadzor nad primjenom člana 9 ovog zakona vrši i organ uprave nadležan za policijske poslove.

Inspekcijski nadzor

Član 133

Poslove inspekcijskog nadzora u okviru nadležnosti Ministarstva iz člana 132 stav 1 ovog zakona vrši inspektor za drumski saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor) u skladu sa ovim zakonom i Zakonom o inspekcijskom nadzoru.

Poslove inspekcijskog nadzora u okviru nadležnosti jedinice lokalne samouprave iz člana 132 stav 2 ovog zakona vrši komunalni inspektor.

Komunalni nadzor u okviru nadležnosti jedinice lokalne samouprave iz člana 132 stav 2 na obezbjeđivanju komunalnog reda nad primjenom odredbi ovog zakona vrši komunalni policajac.

Poslove inspekcijskog nadzora u okviru nadležnosti organa uprave nadležnog za policijske poslove iz člana 132 stav 3 ovog zakona vrši ovlašćeno službeno lice organa uprave nadležnog za policijske poslove.

Ovlašćenje inspektora

Član 134

Pored ovlaštenja utvrđenih Zakonom o inspekcijskom nadzoru, inspektor odnosno komunalni inspektor je ovlašten da:

1) zaustavlja i pregleda: motorna vozila kao i njihovu unutrašnjost; autobuske stanice; autobuska stajališta; teretne stanice; stvarno sjedište prevoznika; ugovore; prevozne isprave; licence; izvode licence; dozvole; odobrenja, rješenje, redove vožnje, poslovne knjige i drugu dokumentaciju koja omogućava uvid u poslovanje prevoznika, lica koje upravlja autobuskom stanicom ili teretnom stanicom, kao i da utvrđuje identitet tih lica i lica zatečenih u motornom vozilu;

2) naredi otklanjanje nedostataka u vezi: ispunjavanja propisanih uslova za obavljanje javnog prevoza putnika i tereta; prevoza za sopstvene potrebe; uslova za rad autobuskih stanica i teretnih stanica; u vezi ispunjavanja uslova za pravna lica ovlaštena od strane Ministarstva, uredne kontrole tehničke ispravnosti vozila; pridržavanja reda vožnje; izvršavanja zadataka i poslova stručnog i voznog osoblja.

Mjere i radnje inspektora

Član 135

Pored upravnih mjera i radnji utvrđenih Zakonom o inspekcijskom nadzoru, inspektor odnosno komunalni inspektor preduzima i sljedeće mjere i radnje:

1) isključi vozilo kojim se vrši javni prevoz putnika i tereta u unutrašnjem drumskom saobraćaju, odnosno prevoz za sopstvene potrebe suprotno ovom zakonu i drugim propisima, odredi mjesto parkiranja vozila, oduzme saobraćajnu dozvolu i registarske tablice u trajanju od 48 sati, a u slučaju ponovnog isključivanja vozila u trajanju od sedam dana, odnosno do 30 dana ukoliko zabranjenu radnju ponovi, pri čemu sve posljedice i troškove nastale u vezi isključenja snosi prevoznik;

2) zabrani: vršenje prevoza u unutrašnjem drumskom saobraćaju i korišćenje objekata i sredstava, ako se prevoz obavlja, odnosno objekti i sredstva koriste suprotno propisima;

3) isključi vozilo kojim se vrši javni prevoz putnika i tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju odnosno prevoz za sopstvene potrebe suprotno ovom zakonu i drugim propisima, odredi mjesto parkiranja vozila, oduzme saobraćajnu dozvolu i registarske tablice u trajanju od 48 sati, a u slučaju ponovnog isključivanja vozila u trajanju od sedam dana, odnosno do 30 dana ukoliko zabranjenu radnju ponovi, pri čemu sve posljedice i troškove nastale u vezi isključenja snosi prevoznik;

4) zabrani: vršenje prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju i korišćenje objekata i sredstava, ako se prevoz obavlja, odnosno objekti i sredstva koriste suprotno propisima; dalje kretanje putevima Crne Gore stranom prevozniku i sprovede ga na granični prelaz na koji je ušao, ako u vozilu nema original dozvolu za prevoz; dalje obavljanje međunarodnog prevoza domaćem prevozniku koji nema original dozvolu za međunarodni prevoz. Ministarstvo, odnosno Organ uprave u slučajevima iz ove tačke donosi rješenje o oduzimanju dozvole najkasnije u roku od tri dana od dana privremenog oduzimanja koje je konačno u upravnom postupku. Izuzetno, ukoliko je to u interesu obavljanja prevoza, organ uprave može izreći opomenu prevozniku i vratiti mu privremeno oduzetu dozvolu;

5) privremeno oduzme dozvolu u međunarodnom drumskom saobraćaju za prevoz ukoliko posumnja u njenu ispravnost, odnosno ukoliko prevoznik obavlja prevoz suprotno ovom zakonu ili međunarodnom ugovoru, o čemu bez odlaganja obavještava Ministarstvo, odnosno Organ uprave;

6) zabrani pristup stranom prevozniku na teritoriju Crne Gore u slučaju težih ili ponovljenih povreda ovog zakona ili međunarodnih ugovora. Ministarstvo u slučajevima iz ove tačke može izreći privremenu zabranu obavljanja prevoza u drumskom saobraćaju na teritoriji Crne Gore za period od tri do dvanaest mjeseci, s tim da ako se ova mjera izriče prvi put, njeno trajanje ne može biti duže od šest mjeseci.

Carinski nadzor

Član 137

Nadležni organ carinske službe na graničnom prelazu, odnosno na drugom mjestu gdje se obavlja carinski nadzor ovlašten je:

- da pregleda da li prevoznik ima dozvolu i druge isprave propisane ovim zakonom, drugim propisima i međunarodnim ugovorima, kao i da li prevoznik obavlja prevoz u skladu sa tim ispravama;

- da zabrani dalje kretanje vozila stranom prevozniku, ukoliko utvrdi da strani prevoznik prilikom ulasku u Crnu Goru, odnosno izlasku iz Crne Gore, nema u stranom vozilu original važeće dozvole za međunarodni javni prevoz putnika ili tereta ili original druge odgovarajuće isprave;

- zabrani izlazak vozila iz Crne Gore domaćem prevozniku, odnosno utvrdi povrede odredaba ovog zakona, ukoliko domaći prevoznik prilikom izlaska iz Crne Gore odnosno ulaska u Crnu Goru, nema izvod iz licence u vozilu, original važeće dozvole za međunarodni javni prevoz putnika ili tereta ili original druge odgovarajuće isprave.

Nadležni organ carinske službe će o zabrani ili utvrđenim povredama iz stava 1 ovog člana u roku od 24 sata obavijestiti Ministarstvo.

X. KAZNE NE ODREDBE

Član 138

Novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 10.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

1) povjeri upravljanje vozilom vozaču koji ne ispunjava uslove iz člana 10 stav 1 ovog zakona (član 10 stav 2);

2) obavlja kabotažu ili prevoz iz ili za treće države (član 16 stav 1);

3) obavlja kabotažu koja nije utvrđena međunarodnim ugovorom ili ako nema dozvolu za kabotažu. (član 16 stav 2);

4) obavlja prevoz putnika i tereta bez dozvole za obavljanje prevoza za treće države ili iz trećih država u Crnu Goru, na osnovu potvrđenog međunarodnog ugovora (član 16 stav 8);

5) obavlja javni prevoz putnika ili tereta u drumskom saobraćaju bez licence za javni prevoz putnika ili tereta (član 18 stav 1);

6) vozilo koje se u javnom prevozu putnika i tereta koristi na osnovu zakupa ili lizinga nije registrovano na teritoriji Crne Gore (član 23 stav 5);

7) red vožnje iz člana 45 stav 1 ovog zakona koji glasi na ime prevoznika prenese na drugo lice (član 45 stav 3);

8) međugradski linijski prevoz putnika obavlja bez registrovanog i ovjerenog reda vožnje (član 47 stav 1);

9) obavlja međugradski linijski prevoz putnika sa istim autobusom istovremeno na osnovu dva ili više redova vožnje (član 47 stav 6);

10) red vožnje iz člana 63 stav 1 ovog zakona koji glasi na ime prevoznika prenese na drugo lice (član 63 stav 3);

11) međunarodni linijski prevoz putnika na teritoriji Crne Gore obavlja bez dozvole za međunarodni linijski prevoz putnika koju izdaje Ministarstvo (član 66 stav 1);

12) dozvolu iz člana 66 stav 1 ovog zakona prenese na drugog prevoznika (član 66 stav 6);

13) tranzitni linijski prevoz putnika preko teritorije Crne Gore obavlja bez dozvole za tranzit (član 67 stav 1);

14) međunarodni linijski prevoz putnika ne obavlja u skladu sa dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika (član 69 stav 1);

15) obavlja međunarodni linijski prevoz putnika na teritoriji Crne Gore sa istim autobusom istovremeno na osnovu dvije ili više dozvola (član 69 stav 7);

16) auto-taksi prevoz ne obavlja putničkim automobilom koji je serijski proizveden sa najviše pet sjedišta, računajući i sjedište vozača odnosno sa najmanje četvoro vrata (član 86 stav 2);

17) auto-taksi prevoz obavlja bez licence za auto-taksi prevoz koju izdaje nadležni organ lokalne uprave (član 86 stav 3);

18) auto-taksi prevoz ne obavlja isključivo unutar teritorije jedinice lokalne samouprave koja je izdala licencu za auto-taksi prevoz (član 86 stav 4);

19) u slučaju iz člana 86 stav 5 ovog zakona povratnu vožnju ne obavlja praznim vozilom (član 86 stav 6);

20) vrši prijem putnika izvan teritorije jedinice lokalne samouprave koja je izdala licencu za auto-taksi prevoz (član 86 stav 7);

21) obavlja linijski prevoz putnika auto-taksi vozilom (član 86 stav 8);

22) obavlja auto-taksi prevoz koji ima elemente linijskog ili posebnog linijskog prevoza, kao što su gotovo ista relacija, približno isto vrijeme dolaska i odlaska kao i ista mjesta ukrcaja i iskrcaja putnika (član 86 stav 9);

23) koristi autobusku stanicu ili autobusko stajalište prilikom obavljanja auto-taksi prevoza (član 86 stav 10);

24) tokom jedne vožnje ne preuzme, odnosno ne iskrca putnika ili grupu putnika na jednom mjestu (član 87 stav 1);

25) cjenovnik usluga prevoza nije ovjeren od strane auto-taksi prevoznika i nadležnog organa lokalne uprave koja je izdala licencu za auto-taksi prevoz (član 87 stav 3);

26) promijenjeni cjenovnik usluga prevoza nije ovjeren od strane auto-taksi prevoznika i nadležnog organa lokalne uprave koji je izdao licencu za auto-taksi prevoz, kojim se stavlja van snage prethodni cjenovnik usluga prevoza (član 87 stav 5);

27) u putničkom vozilu kojim se obavlja auto-taksi prevoz nema na vidnom mjestu ugrađen ispravan, plombiran i baždaren taksimetar i istaknut cjenovnik usluga prevoza (član 87 stav 6);

27a) u slučaju prestanka obavljanja djelatnosti auto taksi prevoznika u roku od osam dana od dana prestanka obavljanja djelatnosti ne vrati posebnu registarsku oznaku (TX sa brojem) (član 87 stav 9);

28) prilikom otpočinjanja prevoza ne uključi taksimetar i ako taksimetar ne drži uključen za vrijeme trajanja prevoza (član 87 stav 13);

29) za izvršenu uslugu prevoza ne naplati cijenu prevoza u iznosu koji pokazuje taksimetar u trenutku završetka prevoza (član 87 stav 14);

30) cijena prevoza u iznosu koji pokazuje taksimetar u trenutku završetka prevoza nije usaglašena sa važećim cjenovnikom usluga prevoza (član 87 stav 15);

30a) posreduje u ugovaranju vožnji između auto-taksi prevoznika i korisnika usluga, bez odobrenja za obavljanje poslova posredovanja u auto-taksi prevozu (član 87a stav 1);

30b) usluge posredovanja pruža nelicenciranim auto-taksi prevoznicima (član 87a stav 7);

31) obavlja auto-taksi prevoz na teritoriji Crne Gore (član 88 stav 1);

32) primi na prevoz putnike sa teritorije Crne Gore (član 88 stav 3);

33) šatl prevoz obavlja bez licence za javni prevoz putnika u unutrašnjem drumskom saobraćaju (član 90 stav 1);

34) šatl prevoz putnika ne vrši od aerodroma do registrovanih smještajnih kapaciteta na teritoriji Crne Gore i obratno (član 90 stav 2);

35) prevoz putnika iz člana 90 stav 2 ovog zakona ne započne ili ne završi na aerodromu (član 90 stav 3);

36) šatl prevoz putnika obavlja bez zaključenog ugovora sa pravnim licem koje upravlja aerodromom na čijem području se putnici ukrcavaju ili iskrcavaju, prema važećem cjenovniku usluga prevoza (član 90 stav 7);

36a) obavlja limo servis bez licence za limo servis (član 91a stav 1);

36b) cijenu prevoza ne obračuna po jedinici vremena (sat ili dan) (član 91a stav 6);

36c) ne naplati cijenu prevoza utvrđenu ugovorom iz člana 91a stav 8 ovog zakona (član 91a stav 10);

36d) naplatu prevoza iz člana 91a stava 9 ovog zakona ne vrši bezgotovinskim plaćanjem (član 91a stav 11);

36e) limo servis usluge nudi na javnim površinama (član 91a stav 14);

36f) obavlja prevoz putnika koji ima obilježje drugih vrsta prevoza, kao što su gotovo ista relacija, unaprijed definisano vrijeme polaska i dolaska, mjesta ukrcaja i iskrcaja putnika, kao i odredišta (član 91a stav 15);

36g) obavlja limo servis prevoz u međunarodnom drumskom saobraćaju, a koji nije dozvoljen međunarodnim ugovorom (član 91a stav 16);

37) postupi suprotno članu 93 ovog zakona;

38) djelatnost pružanja usluga autobuske stanice u javnom prevozu putnika obavlja a nije registrovano za obavljanje djelatnosti pružanja usluga autobuske stanice i nema licencu za pružanje usluga autobuske stanice (član 94 stav 2);

39) licencu za pružanje usluga autobuske stanice prenese na drugo lice (član 98 stav 5);

40) u rokovima utvrđenim ugovorom o pružanju usluga autobuske stanice ne uplaćuje sredstva od prodatih karata, a naplaćuje staničnu uslugu prihvata i otpreme autobusa, do izmirivanja obaveza od prodatih karata (član 100 stav 4);

41) u slučaju iz člana 100 stav 4 ovog zakona prevozniku ne omogući nesmetan prihvati i otpremu autobusa do izmirivanja obaveza od prodatih karata (član 100 stav 5);

42) naplati staničnu uslugu prevozniku za period za koji nije izmirio novčane obaveze prema prevozniku od prodatih karata (član 100 stav 6);

43) ne vodi saobraćajni dnevnik (evidenciju) o dolascima i polascima autobusa pravilno i potpuno (član 103 stav 1);

44) za korišćenje autobuskog stajališta prevozniku ili putniku naplaćuje naknadu (član 106 stav 3);

45) u svojim poslovnicama vrši prodaju voznih karata za drugog prevoznika (član 107 stav 2);

46) u svojoj poslovnici pruža usluge prodaje voznih karata bez rješenja Ministarstva (član 107 stav 5);

47) rješenje Ministarstva iz člana 107 stav 5 ovog zakona prenese na drugo lice (član 107 stav 6);

48) javni prevoz tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju obavlja bez dozvole za međunarodni prevoz tereta, ukoliko međunarodnim ugovorom nije određeno da se prevoz obavlja bez dozvole (član 109 stav 1);

49) prenese dozvole iz člana 110 ovog zakona na drugog prevoznika (član 111 stav 6);

50) obavlja prevoz tereta u Crnoj Gori suprotno članu 112 stav 1 alineja 1 ovog zakona;

51) obavlja međunarodni prevoz tereta vučnim i priključnim vozilom a nema dozvolu za međunarodni prevoz tereta za vučno vozilo, osim ako međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno (član 112 stav 2);

52) dozvola iz člana 112 stav 1 alineja 1 ovog zakona ne glasi na ime stranog prevoznika čijim se vozilom obavlja međunarodni prevoz tereta (član 112 stav 4);

53) se dozvola iz člana 113 stav 1 ovog zakona ne nalazi u vozilu prilikom obavljanja prevoza (član 113 stav 3);

54) za međunarodni vanredni prevoz tereta na teritoriji Crne Gore, pored dozvole iz člana 112 stav 1 ovog zakona, nema u teretnom vozilu i dozvolu za vanredni prevoz tereta koju izdaje Organ uprave, u skladu sa zakonom kojim su uređeni putevi (član 115 stav 1);

55) se dozvole iz člana 115 stav 1 ovog zakona ne nalaze u vozilu prilikom obavljanja prevoza (član 115 stav 2);

56) obavlja djelatnost pružanja usluga teretne stanice u javnom prevozu tereta a nije registrovan za obavljanje djelatnosti pružanja usluga teretne stanice i nema licencu za pružanje usluga teretne stanice koju izdaje Organ uprave (član 118 stav 2);

57) licencu iz člana 119 stav 1 ovog zakona, koja se izdaje na period od pet godina, prenese na drugo lice (član 119 stav 4).

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

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se preduzetnik novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 6.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 36b, 37, 44, 51 i 53 ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 2.000 eura.

Za isti prekršaj iz stava 1 ovog člana učinjene po treći put pravnom licu, odnosno preduzetniku, uz novčanu kaznu, izreći će se i zaštitna mjera zabrana obavljanja djelatnosti u trajanju do šest mjeseci.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 2, 3, 11, 13, 14, 37 i 48 ovog člana, učinjene od strane stranog pravnog lica, uz novčanu kaznu, izreći će se zaštitna mjera oduzimanje predmeta (vozilo) kojim je prekršaj učinjen do okončanja sudskog postupka ili do polaganja odgovarajućeg jemstva, kao i privremeno mu zabraniti ulazak u Crnu Goru u trajanju od 30 dana do dvije godine.

Privremeno oduzeto vozilo iz stava 6 ovog člana, ostavlja se na odgovarajući obezbijeden parking pri čemu sve posljedice i troškove u vezi oduzimanja vozila snosi prevoznik.

Član 139



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

1) povjeri upravljanje vozilom vozaču kojem nijesu prestale pravne posljedice osude za jedno od krivičnih djela protiv: života i tijela, zdravlja ljudi, polne slobode, javnog reda i mira i bezbjednosti javnog saobraćaja (član 10 stav 3);

2) se u vozilu koje se u javnom prevozu putnika i tereta koristi na osnovu zakupa ili lizinga ne nalazi ugovor o zakupu iz člana 23 stav 2 ovog zakona, odnosno lizingu, kao i izvod licence koji glasi na zakupca, odnosno korisnika lizinga (član 23 stav 4);

3) vozilo uzeto u zakup sa kojim obavlja javni prevoz da u podzakup (član 23 stav 8);

4) u vozilu kojim se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju nema original izvoda licence koji se odnosi na to vozilo (član 24 stav 3);

5) prenese na drugo lice izdati izvod licence, koji mu je izdat na period za koji je izdata licenca (član 24 stav 4);

6) prenese na drugo lice licencu, koja mu je izdata na period od pet godina (član 25 stav 8);

7) original licence ne čuva u prostorijama u kojima se nalazi njegovo stvarno sjedište (član 25 stav 9);

8) pismeno ne obavijesti Ministarstvo, odnosno nadležni organ lokalne uprave o promjeni podataka, u roku od osam dana od dana nastale promjene, ukoliko dođe do promjene podataka na osnovu kojih je izdata licenca prevoznika (član 26 stav 1);

9) obavlja javni prevoz putnika putničkim automobilom, osim obavljanja auto-taksi prevoza, šatl prevoza i limo servis (član 33 stav 1);

10) linijski gradski ili prigradski prevoz putnika ne obavlja sa gradskim ili prigradskim autobusima (član 35 stav 3);

11) obavlja linijski gradski i prigradski prevoz putnika a nadležni organ jedinice lokalne samouprave mu nije povjerio obavljanje te djelatnosti (član 35 stav 5);

12) linijski gradski i prigradski prevoz putnika obavlja bez registrovanog i ovjerenog reda vožnje od nadležnog organa lokalne uprave (član 36 stav 1);

13) se ne pridržava registrovanog i objavljenog reda vožnje (član 36 stav 3);

14) ukrcavanje i iskrcavanje putnika u linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika ne obavlja na autobuskim stajalištima, prema registrovanom redu vožnje (član 38);

15) ne prodaje vozne karte za linijski gradski i prigradski prevoz posredstvom posrednika, poslovnica prevoznika i u autobusima (član 41 stav 1);

16) ne prodaje vozne karte samo za linije utvrđene registrovanim i ovjerenim redom vožnje u skladu sa cjenovnikom iz člana 40 ovog zakona (član 41 stav 2);

17) obavlja posebni linijski gradski i prigradski prevoz bez saglasnosti koju izdaje nadležni organ lokalne uprave (član 43 stav 2);

18) međugradski linijski prevoz putnika ne obavlja međugradskim autobusima (član 44 stav 2);

19) međugradski linijski prevoz putnika vozilima iz člana 44 stav 3 ovog zakona obavlja bez saglasnosti Ministarstva (član 44 stav 4);

20) se saglasnost iz člana 44 stav 4 ovog zakona ne nalazi u autobusu prevoznika za vrijeme obavljanja prevoza (član 44 stav 5);

21) se ne pridržava registrovanog i objavljenog reda vožnje (član 47 stav 3);

22) ukrcavanje i iskrcavanje putnika u međugradskom linijskom prevozu ne obavlja na autobuskim stanicama i autobuskim stajalištima, prema registrovanom redu vožnje (član 51);

23) ne dostavi ovjerenu kopiju registrovanog i ovjerenog reda vožnje, cjenovnik i dovoljan broj vozni karata autobuskim stanicama koje koristi po redu vožnje, najkasnije osam dana prije početka obavljanja prevoza na određenoj liniji (član 53 stav 1);

24) cjenovnik usluga u međugradskom linijskom prevozu putnika sadrži cijene za relacije u linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika (član 53 stav 3);

25) ne prodaje vozne karte putnicima preko autobuskih stanica, turističkih agencija ili preko svojih poslovnica (član 54 stav 1);

26) na mjestima ulaska putnika u skladu sa redom vožnje gdje ima organizovane prodaje voznih karata, vozne karte prodaje u autobusima (član 54 stav 2);

27) u cijenu vozne karte prodate u poslovnici prevoznika ili posredstvom turističke agencije nije uračunalo staničnu uslugu, ukoliko vožnja počinje na autobuskoj stanici (član 54 stav 3);

28) u cijenu vozne karte prodate u poslovnici prevoznika ili posredstvom turističke agencije uračuna staničnu uslugu, a nije zaključen ugovor iz člana 54 stav 4 (član 54 stav 5);

29) za linije utvrđene registrovanim i ovjerenim redom vožnje ne prodaje vozne karte u skladu sa cjenovnikom ovjerenim od Organa uprave (član 54 stav 8);

30) ne zaključi ugovor o pružanju usluga prodaje voznih karata, sa autobuskom stanicom, odnosno turističkom agencijom, u pisanoj formi kojim se utvrđuje broj i raspored sjedišta za svaki registrovani red vožnje na osnovu koga se vrši prodaja voznih karata (član 55 stav 1);

31) proda veći broj voznih karata od alotmana sjedišta koji je utvrđen ugovorom iz člana 55 stav 1 ovog zakona (član 55 stav 2);

32) u slučaju iz člana 55 stav 3 proda veći broj voznih karata od ukupnog alotmana sjedišta za registrovani red vožnje, na osnovu kojeg se vrši prodaja voznih karata (član 55 stav 4);

33) je utvrđeni alotman sjedišta veći od broj mjesta koji je označen u saobraćajnoj dozvoli vozila sa kojim se obavlja prevoz za registrovani red vožnje (član 55 stav 5);

34) posebni linijski međugradski prevoz putnika obavlja autobusima bez ugovora zaključenog između korisnika prevoza i prevoznika (član 59 stav 1);

35) se u toku obavljanja posebnog linijskog međugradskog prevoza u vozilu ne nalazi ugovor iz člana 59 stav 1 ovog zakona sa spiskom putnika ovjerenim od strane prevoznika i korisnika prevoza (član 59 stav 3);

35a) u toku obavljanja prevoza iz člana 59 stav 1 ovog zakona na prednjem vjetrobranskom staklu autobusa u donjem desnom uglu nema istaknutu tablu sa oznakom relacije i natpisom "posebni linijski prevoz" (član 59 stav 4);

36) prevozi putnike posebnim linijskim međugradskim prevozom, koji nijesu upisani u spisak putnika (član 59 stav 5);

37) ukrcavanje i iskrcavanje putnika u posebnom linijskom međugradskom prevozu putnika ne vrši na mjestima koja su utvrđena ugovorom iz člana 59 stav 1 ovog zakona, kao i na autobuskim stajalištima (član 59 stav 6);

38) u roku od osam dana od dana zaključivanja ugovora o posebnom linijskom međugradskom prevozu putnika, Ministarstvu, ne podnese zahtjev za izdavanje saglasnosti za obavljanje posebnog linijskog međugradskog prevoza (član 60 stav 1);

39) se saglasnost iz člana 60 stav 3 ovog zakona ne nalazi u vozilu za vrijeme obavljanja posebnog linijskog međugradskog prevoza putnika (član 60 stav 5);

40) međugradski linijski prevoz putnika ne obavlja sa međugradskim autobusima (član 62 stav 2);

41) međunarodni linijski prevoz putnika između dvije države, obavlja malim autobusima (klasa B) usljed ograničavajućih saobraćajno-tehničkih karakteristika puta, bez saglasnosti Ministarstva (član 62 stav 3);

42) se dozvola za tranzit ne nalazi u vozilu prevoznika za vrijeme obavljanja prevoza (član 67 stav 3);

43) se za vrijeme obavljanja prevoza iz člana 69 stav 1 ovog zakona u vozilu ne nalazi original dozvole za međunarodni linijski prevoz putnika, odnosno za tranzitni linijski prevoz putnika (član 69 stav 2);

44) ne obavlja međunarodni linijski prevoz putnika, na najmanje polovini od ukupnog broja godišnjih polazaka na odobrenoj međunarodnoj liniji, ako je linija odobrena u saradnji sa stranim prevoznikom ili samostalno ne održava najmanje isti broj linija, prema određenoj državi, kao i strani prevoznik, u skladu sa ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza na liniji (član 69 stav 3);

45) ukrcavanje i iskrcavanje putnika u međunarodnom linijskom prevozu ne obavlja na autobuskim stanicama, u skladu sa dozvolom za međunarodni prevoz putnika (član 73);

46) u međunarodnom linijskom prevozu putnika ne dostavi ovjerenu kopiju dozvole sa sastavnim djelovima i dovoljan broj vozni karata autobuskim stanicama koje koristi po redu vožnje, najkasnije osam dana prije početka obavljanja prevoza na određenoj liniji (član 74 stav 1);

47) cjenovnik usluga u međunarodnom linijskom prevozu putnika sadrži cijene za relacije u međugradskom, prigradskom ili gradskom linijskom prevozu putnika (član 74 stav 3);

48) ne prodaje i ne izdaje vozne karte u međunarodnom linijskom prevozu u skladu sa odredbama člana 54 ovog zakona, odnosno prema cjenovniku usluga (član 75);

49) obavlja povremeni prevoz putnika na istoj relaciji linijskog prevoza, u isto vrijeme odlaska i dolaska, i na istim mjestima vrši ukrcavanje i iskrcavanje putnika (član 81 stav 2);

50) ne obavlja povremeni prevoz putnika u međunarodnom drumskom saobraćaju između Crne Gore i država koje su potpisnice Interbus ugovora, u skladu sa tim ugovorom (član 81 stav 3);

51) ne obavlja povremeni prevoz putnika u međunarodnom drumskom saobraćaju između Crne Gore i država koje nijesu potpisnice Interbus ugovora, u skladu sa bilateralnim ugovorima i ovim zakonom (član 81 stav 4);

52) povremeni prevoz putnika iz člana 81 stav 1 tačka 6 i naizmjenični prevoz putnika, ne obavlja na osnovu dozvole za vanlinijski prevoz putnika u drumskom saobraćaju, ako međunarodnim ugovorom nije drukčije određeno (član 83 stav 2);

53) se dozvola za vanlinijski prevoz putnika ne nalazi u vozilu za vrijeme obavljanja prevoza (član 83 stav 4);

53a) vožnju dodijeli auto-taksi vozilu koje nema važeći izvod licence (član 87a stav 8);

53b) u slučaju promjene podataka na osnovu kojih je izdato odobrenje iz člana 87a stav 5 ovog zakona, pisanim putem ne obavijesti nadležni organ lokalne uprave u roku od osam dana od dana nastale promjene (član 87a stav 9);

53c) usluge posredovanja u ugovaranju vožnji ne pruža svim korisnicima pod jednakim uslovima (član 87a stav 10);

53d) ne dodjeljuje vožnje putem telefona, sms poruka, elektronskih aplikacija ili putem primopredajnih radio uređaja (član 87a stav 11);

53e) koristi usluge dispečerskog centra koji nema odobrenje za rad nadležnog organa lokalne uprave na čijoj teritoriji obavlja djelatnost (član 87a stav 12);

54) povjeri obavljanje auto-taksi prevoza vozaču koji je osuđivan kaznom zatvora duže od godinu dana za krivična djela protiv života i tijela, zdravlja ljudi, polne slobode, javnog reda i mira i bezbjednosti javnog saobraćaja (član 89 stav 8);

55) prevoz putnika ne započne ili ne završi na stajalištima u neposrednoj blizini registrovanih smještajnih kapaciteta, koja je odredio nadležni organ lokalne uprave, ukoliko ispred registrovanih smještajnih kapaciteta nema mogućnosti za prijem i iskrcavanje putnika (član 90 stav 4);

56) ne obavlja šatl prevoz sa autobusima ili putničkim vozilima serijski proizvedenim sa osam ili devet sjedišta, računajući i sjedište vozača (član 90 stav 6);

57) u toku obavljanja šatl prevoza u vozilu na prednjem vjetrobranskom staklu u donjem desnom uglu nema istaknutu tablu sa oznakom relacije i natpisom "SHUTTLE PREVOZ" (član 90 stav 8);

57a) obavlja limo servis putničkim vozilom koje pored sjedišta vozača ima više od osam mjesta za putnike (član 91a stav 2);"

57b) ugovor iz stava 7 ovog člana za vrijeme obavljanja prevoza ne nalazi u vozilu kojim se obavlja limo servis (član 91a stav 8);

57c) obavlja prevoz koji nije prethodno u pisanom obliku ugovoren i/ili ako ugovor nedvosmisleno ne utvrđuje korisnika usluga, vrijeme trajanja usluga i cijenu pružanja usluga (član 91a stav 13);"

57d) u vozilu prilikom obavljanja limo servisa nema original ili kopiju ugovora o prevozu koji je elektronski popunjen i potpisan, ugovor o radu, ovjerenu kopiju poreske potvrde poslodavca o zaposlenom izdatu od organa uprave nadležnog za naplatu poreza, odnosno rješenje o paušalnom plaćanju poreza za lica koja obavljaju prevoz i izvod licence (član 91b stav 1);

57e) povjeri obavljanje limo servis prevoza vozaču, koji je osuđivan kaznom zatvora duže od godinu dana za krivična djela protiv života i tijela, zdravlja ljudi, polne slobode, javnog reda i mira ili bezbjednosti javnog saobraćaja (član 91b stav 2);

58) ne pruža usluge prevoznicima i putnicima pod jednakim uslovima u skladu sa opštim uslovima iz člana 94 stav 4 ovog zakona i prema cjenovniku usluga autobuske stanice (član 94 stav 3);

59) na autobuskoj stanici ne pruža usluge svim prevoznicima pod jednakim uslovima, u skladu sa opštim aktom autobuske stanice na koji saglasnost daje Ministarstvo (član 97 stav 1);

60) cijene usluga utvrdi u većem iznosu od maksimalne visine cijena iz člana 97 stav 8 ovog zakona (član 97 stav 7);

61) licencu za pružanje usluga autobuske stanice ne čuva u svom stvarnom sjedištu (član 98 stav 6);

62) ne zaključi ugovor o pružanju usluga autobuske stanice najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza po registrovanom redu vožnje za period njegovog važenja u skladu sa ovim zakonom i opštim uslovima iz člana 94 stav 4 ovog zakona (član 100 stav 2);

63) ne vrši prihvata i otpremu autobusa samo za linije u skladu sa registrovanim i ovjerenim redom vožnje, odnosno dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika (član 101 stav 1);

63a) prihvata i opslužuje teretna i druga motorna vozila (osim vozila sa prvenstvom prolaza i radna vozila) na njenoj saobraćajnoj površini i peronima (član 101 stav 3);

64) po prijemu obavještenja iz člana 105 stav 1 ovog zakona, uključilo drugog prevoznika za obavljanje prevoza, na račun prevoznika koji je bio dužan obaviti prevoz, a ne izda odgovarajuću potvrdu (član 105 stav 2);

65) se potvrda iz člana 105 stava 2 ovog zakona ne nalazi u vozilu za vrijeme obavljanja prevoza (član 105 stav 3);

66) međunarodni prevoz tereta ne obavlja na osnovu dozvole za međunarodni prevoz tereta u skladu sa ovim zakonom ili potvrđenim međunarodnim ugovorom (član 109 stav 5);

67) pri vršenju međunarodnog prevoza tereta u vozilu nema pravilno popunjenu dozvolu za međunarodni prevoz tereta, dnevnik putovanja i potvrdu o usaglašenosti s tehničkim odredbama emisije buke i emisijom izduvnih gasova i sa sigurnosnim zahtjevima za vozila u skladu sa Vodičem za korisnike multilateralna kvota ECMT/CEMT dozvola (član 110 stav 5);

68) dozvolu za međunarodni prevoz tereta ne koristi za vozilo za koje izdat izvod licence, odnosno odobrenje za obavljanje prevoza tereta za sopstvene potrebe (član 111 stav 1);

69) nema u vozilu kojim obavlja prevoz stranu dozvolu za međunarodni prevoz tereta za vrijeme obavljanja međunarodnog prevoza tereta, kao i prazne vožnje u okviru tog prevoza (član 111 stav 2);

70) ne popuni pravilno i tačno dozvolu, odnosno dnevnik putovanja pri obavljanju međunarodnog prevoza tereta (član 111 stav 3);

71) mijenja podatke unesene u dozvoli, odnosno dnevniku putovanja pri obavljanju međunarodnog prevoza tereta (član 111 stav 4);

72) ne koristi dozvolu u skladu sa svrhom za koju je izdata (član 111 stav 5);

73) se u vozilu za vrijeme obavljanja međunarodnog prevoza tereta na teritoriji Crne Gore ne nalazi pravilno i tačno popunjena dozvola za međunarodni prevoz tereta, ovjerena od organa uprave nadležnog za poslove carine na graničnom prelazu (član 112 stav 3);

74) za vrijeme obavljanja prevoza iz člana 114 stav 1 ovog zakona u teretnom vozilu se ne nalazi dokumentacija koja potvrđuje da se radi o prevozu za koji nije potrebna dozvola (član 114 stav 2);

75) uđe u Crnu Goru vozilom koje ne ispunjava uslove utvrđene posebnim propisima u pogledu zaštite životne sredine i bezbjednosti u drumskom saobraćaju (član 116);

76) licencu za pužanje usluge teretne stanice ne čuva u svom stvarnom sjedištu (član 119 stav 5);

77) ne pruža usluge pod jednakim uslovima svim prevoznicima u skladu sa opštim aktom teretne stanice (član 121 stav 1);

78) prevoz za sopstvene potrebe obavlja bez odobrenja za prevoz za sopstvene potrebe (član 123 stav 1);

79) prevoz za sopstvene potrebe u međunarodnom drumskom saobraćaju obavlja bez dozvole koja se izdaje po postupku za izdavanje dozvola za međunarodni javni prevoz putnika, odnosno tereta, u skladu sa ovim zakonom, ako je međunarodnim ugovorom predviđeno da se prevoz obavlja na osnovu dozvole (član 128 stav 1);

80) obavlja prevoz putnika, odnosno tereta u komercijalne svrhe, putničkim vozilom, autobusom ili teretnim vozilom kojim obavlja prevoz za sopstvene potrebe (član 129).

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

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se preduzetnik novčanom kaznom u iznosu od 1.000 do 4.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 37, 66, 70, 71 i tač. 78, 79 i 80 ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom kaznom u iznosu od 500 eura do 1.200 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 14, 22, 45 i 57d ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom kaznom u iznosu od 150 eura do 500 eura.

Član 140

Novčanom kaznom u iznosu od 700 eura do 3.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

1) vozilo kojim se obavlja djelatnost javnog prevoza putnika ili tereta u drumskom saobraćaju ili prevoza za sopstvene potrebe, pored uslova utvrđenih zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima ne ispunjavaju i posebne tehničke i tehničko-eksploatacione uslove koje propisuje Ministarstvo (član 7 stav 1);

2) na bočnim stranama autobusa, teretnog i putničkog vozila kojim obavlja javni prevoz putnika ili tereta ili prevoz za sopstvene potrebe, nije ispisan naziv i sjedište prevoznika, odnosno pravnog lica ili preduzetnika, na način utvrđen propisom Ministarstva (član 8 stav 1);

2a) na bočnim stranama putničkog vozila kojim obavlja auto-taksi prevoz, nije ispisan broj licence za auto-taksi prevoz i naziv jedinice lokalne samouprave koja je izdala licencu (član 8 stav 3);

3) na autobusu, teretnom i putničkom vozilu kojim obavlja javni prevoz putnika ili tereta ili prevoz za sopstvene potrebe ima ispisane druge natpise suprotno propisu Ministarstva (član 8 stav 4);

4) u vozilu kojim vrši javni prevoz putnika ili tereta ili prevoz za sopstvene potrebe se ne nalazi uredno popunjen putni nalog (član 9 stav 1);

5) putni nalog ne sadrži: naziv prevoznika, marku i registarski broj vozila, ime i prezime lica koja upravljaju vozilom, podatke o relaciji na kojoj se vrši prevoz, registarski broj linije, potpis i ovjeru ovlaštenog lica prevoznika, potvrdu o tehničkoj ispravnosti, za teretna vozila i podatke o težini i vrsti tereta koji se prevozi, i licima koja su u pratnji tereta kao i vrijeme važenja putnog naloga (član 9 stav 2);

6) ne vodi evidenciju o izdatim putnim nalogima (član 9 stav 4);

7) povjeri upravljanje vozilom u svojini, zakupu ili lizingu vozaču koji nije kod njega zaposlen na osnovu ugovora o radu (član 23 stav 6);

7a) u svom vozilu nema ugovor o radu, kao i ovjerenu kopiju poreske potvrde poslodavca o zaposlenom izdatu od organa uprave nadležnog za naplatu poreza, odnosno rješenje o paušalnom plaćanju poreza za lica koja obavljaju prevoz (član 23 stav 7);

8) ne vrati licencu i izvode licence prilikom preuzimanja nove licence sa izvodima licence iz člana 26 stav 3 ovog zakona (član 26 stav 4);

9) u roku od osam dana od dana prijema rješenja o privremenom ukidanju licence ne vrati licencu organu koji je licencu izdao zajedno sa izvodima licence (član 30 stav 4);

10) u roku od osam dana od dana prijema rješenja o trajnom ukidanju licence ne vrati licencu organu koji je licencu izdao zajedno sa izvodima licence (član 31 stav 2);

11) u vozilu kojim vrši javni prevoz putnika prevozi više lica od broja lica naznačenih u saobraćajnoj dozvoli (član 33 stav 2);

12) ne objavi putem elektronskih ili štampanih medija, početak obavljanja prevoza na liniji i red vožnje iz člana 36 stav 1 ovog zakona, najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza (član 36 stav 2);

13) u autobusu kojim se obavlja linijski gradski i prigradski prevoz putnika ne istakne tablu sa relacijom obavljanja prevoza u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla, sa nazivom linije i naznačenjem najmanje jednog usputnog stajališta koja bliže određuje itinerer (član 36 stav 4);

14) u linijskom gradskom i prigradskom prevozu u motornom vozilu prevozi više lica od broja lica naznačenih u saobraćajnoj dozvoli (član 37 stav 1);

15) u skladu sa raspoloživim mjestima u vozilu, redom vožnje i opštim uslovima prevoza, ne primi na prevoz svako lice i njegov prtljag (član 37 stav 3);

16) utvrđeni cjenovnik usluga u linijskom gradskom i prigradskom prevozu, ne dostavi nadležnom organu lokalne uprave na ovjeru, pojedinačno za svaki registrovani i ovjereni red vožnje (član 40);

17) putniku u linijskom gradskom i prigradskom prevozu ne izda voznu kartu koja sadrži: naziv prevoznika, serijski broj vozne karte, datum izdavanja karte, vrijeme važenja karte i cijenu prevoza (član 42);

18) ne objavi početak obavljanja međugradskog linijskog prevoza na određenoj liniji i red vožnje najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza putem elektronskih ili štampanih medija (član 47 stav 2);

19) u autobusu kojim obavlja međugradski linijski prevoz ne istakne tablu sa relacijom u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla, sa nazivom linije i vremenom polaska iz polazne i dolaska u krajnju stanicu i naznačenjem najmanje jedne usputne stanice koju bliže određuje itinerer (član 47 stav 4);

20) za vrijeme obavljanja međugradskog linijskog prevoza, nema u vozilu ovjeren i registrovan red vožnje i cjenovnik prevoznika koji je ovjerio Ministarstvo (član 47 stav 5);

21) u međugradskom linijskom prevozu u motornom vozilu prevozi više lica od broja lica naznačenih u saobraćajnoj dozvoli (član 50 stav 1);

22) u međugradskom linijskom prevozu, u skladu sa raspoloživim mjestima u vozilu, redom vožnje i opštim uslovima prevoza, ne primi svako lice na prevoz i njegov prtljag (član 50 stav 3);

23) utvrđeni cjenovnik usluga u međugradskom linijskom prevozu putnika, ne dostavi Ministarstvu na ovjeru pojedinačno za svaki red vožnje (član 53 stav 2);

24) putniku u međugradskom linijskom prevozu, po ulasku u autobus, ne izda čitko popunjenu voznu kartu i potvrdu za prevoz putničkog prtljaga iz člana 56 stava 1 ovog zakona (član 56 stav 2);

25) u slučaju nemogućnosti obezbjeđivanja polaska na liniji prema redu vožnje ili ukoliko u toku vožnje nastanu okolnosti zbog kojih se očekuje kašnjenje autobusa duže od 30 minuta, ne obavijesti autobuske stanice (član 57);

26) ne izda voznu kartu putniku za posebni linijski međugradski prevoz putnika (član 59 stav 7);

27) se u autobusu kojim se obavlja BIS prevoz, ne nalazi tabla sa natpisom "BIS PREVOZ" na prednjem vjetrobranskom staklu, sa brojem i oznakom BIS prevoza (član 61 stav 2);

28) ima dozvolu za međunarodni prevoz putnika a nije dostavio Ministarstvu podatke o broju obavljenih vožnji i prevezenih putnika u jednom i drugom smjeru polugodišnje, najkasnije u roku od 15 dana od dana isteka polugodišta za koje se izvještaj podnosi (član 69 stav 4);

29) obavlja međunarodni linijski prevoz putnika a nije objavio početak obavljanja međunarodnog prevoza na određenoj liniji i red vožnje najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza putem elektronskih ili štampanih medija (član 69 stav 5);

30) u autobusu kojim se obavlja međunarodni linijski prevoz putnika ne istakne tablu sa relacijom u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla, sa nazivom linije i vremenom polaska iz polazne i dolaska u krajnju stanicu i naznačenjem najmanje jedne usputne stanice koja bliže određuje itinerer (član 69 stav 6);

31) u međunarodnom linijskom prevozu u motornom vozilu prevoze više lica od broja lica naznačenih u saobraćajnoj dozvoli (član 72 stav 1);

32) u međunarodnom linijskom prevozu putnika, u skladu sa raspoloživim mjestima u vozilu, redom vožnje i opštim uslovima prevoza, ne primi na prevoz svako lice i njegov prtljag (član 72 stav 3);

33) utvrđeni cjenovnik usluga u međunarodnom linijskom prevozu putnika, ne dostavi Ministarstvu na ovjeru pojedinačno za svaki red vožnje (član 74 stav 2);

34) putniku u međunarodnom linijskom prevozu, po ulasku u autobus, ne izda čitko popunjenu voznu kartu i potvrdu za prevoz putničkog prtljaga iz člana 77 stava 1 ovog zakona (član 77 stav 2);

35) u slučaju nemogućnosti obezbjeđivanja polaska na liniji prema redu vožnje ili ukoliko u toku vožnje nastanu okolnosti zbog kojih se očekuje kašnjenje autobusa duže od 60 minuta, ne obavijesti autobuske stanice (član 78);

36) se u autobusu kojim se obavlja BIS prevoz, ne nalazi tabla sa natpisom "BIS PREVOZ" na prednjem vjetrobranskom staklu, sa brojem i oznakom bis prevoza (član 79 stav 3);

37) obavlja vanlinijski prevoz putnika suprotno članu 80 stav 1 ovog zakona (član 80 stav 2);

38) se u autobusu kojim obavlja povremeni ili naizmjenični prevoz putnika ne nalazi ugovor iz člana 80 stav 1 ovog zakona i nije istaknuta tabla sa oznakom "VANLINIJSKI PREVOZ" u donjem desnom uglu prednjeg vjetrobranskog stakla (član 80 stav 5);

39) vrši vanlinijski prevoz i koristi autobuske stanice ili autobuska stajališta linijskog prevoza, ako ovim zakonom nije drukčije određeno (član 80 stav 6);

39a) se u autobusu kojim obavlja vanlinijski prevoz iz člana 80 stav 8 ovog zakona, ne nalazi ugovor o prevozu zaključen sa korisnikom prevoza i spisak putnika koji je ovjerio korisnik prevoza, na osnovu dokaza o pravu na prevoz (avionska ili vozna karta) (član 80 stav 9);

39b) u vanlinijskom prevozu putnika ne ukrcava i iskrcava putnike na način propisan u članu 80 stav 10 ovog zakona (član 80 stav 11);

40) dozvola stranog prevoznika iz člana 83 stav 2 ovog zakona, prilikom ulaska u Crnu Goru, nije ovjerio kod organa uprave nadležnog za poslove carine na graničnom prelazu (član 83 stav 6);

41) u autobusu kojim obavlja vanlinijski prevoz putnika u unutrašnjem drumskom saobraćaju se ne nalazi spisak putnika, potpisan i ovjeren od strane prevoznika (član 84 stav 1);

42) u autobusu kojim obavlja vanlinijski prevoz u međunarodnom prevozu putnika se ne nalazi pravilno i potpuno popunjen putni list koji je potpisan i ovjeren (stavljanjem pečata, datuma i potpisa) od strane prevoznika i organa uprave nadležnog za poslove carine na graničnom prelazu prilikom ulaska i izlaska vozila iz Crne Gore (član 84 stav 2);

43) nije popunio prije početka putovanja putni list u dva primjerka od čega se jedan primjerak ne nalazi u vozilu a drugi primjerak ostaje u stvarnom sjedištu prevoznika (član 84 stav 3);

44) knjigu putnih listova prenese na drugo lice (član 84 stav 6);

44a) u vanlinijskom prevozu u motornom vozilu prevozi više lica od broja mjesta naznačenih u saobraćajnoj dozvoli (član 85a stav 1);

45) na krovu putničkog vozila kojim obavlja auto-taksi prevoz nema istaknutu oznaku "TAXI" sa brojem izvoda licence (član 87 stav 11);

46) korisniku usluge auto-taksi prevoza ne izda račun za obavljeni prevoz u skladu sa zakonom kojim se uređuje naplata poreza, a koji sadrži: datum, kilometražu i cijenu prevoza (član 87 stav 16);

47) ukrcavanje i iskrcavanje putnika u šatl prevozu ne vrši isključivo na mjestima u skladu sa članom 90 st. 3 i 4 ovog zakona (član 90 stav 5);

48) cjenovnik usluga prevoza nije ovjeren od strane prevoznika i Ministarstva (član 91 stav 2);

49) promijenjeni cjenovnik usluga prevoza nije ovjeren od strane prevoznika i Ministarstva, kojim se stavlja van snage prethodni cjenovnik usluga prevoza (član 91 stav 4);

50) obavlja šatl prevoz a u vozilu na vidnom mjestu nije istaknuo cjenovnik usluga (član 91 stav 5);

51) obavlja šatl prevoz a putniku ne izda voznu kartu koja sadrži podatke: naziv prevoznika, serijski broj vozne karte, mjesto ulaska i izlaska, datum izdavanja karte, vrijeme važenja karte i cijenu prevoza, i za prevoz putničkog prtljaga numerisanu potvrdu koja sadrži naziv, pečat prevoznika i visinu naknade za prevoz prtljaga u skladu sa ovjerenim cjenovnikom (član 91 stav 6);

51a) ugovor o limo servisu ne zaključi na period od najmanje tri sata (član 91a stav 7);

51b) ugovor o limo servisu ne sadrži naziv i sjedište prevoznika, naziv korisnika usluga, spisak putnika, vrijeme trajanja usluga i cijenu pružanja usluga (član 91a stav 9);"

51c) obavlja limo servis, a u vozilu na prednjem vjetrobranskom staklu u donjem desnom uglu nema istaknutu tablu sa natpisom "LIMO SERVICE" (član 91a stav 12);

51d) u limo servisu u putničkom vozilu prevozi više lica od broja mjesta naznačenih u saobraćajnoj dozvoli (član 91b stav 3);

52) na vidnom mjestu ne istakne opšti akt, cjenovnik usluga autobuske stanice, pravila o opštim uslovima prevoza i opšti akt o uslovima prijema i otpreme autobusa i putnika na autobuskim stanicama (član 97 stav 5);

53) obavlja linijski prevoz putnika a ne koristi autobusku stanicu, utvrđenu redom vožnje, odnosno dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika (član 100 stav 1);

54) Ministarstvu ne dostavi izvještaj o neobavljanju prevoza na odobrenoj liniji, u skladu sa registrovanim i ovjerenim redom vožnje, najkasnije do desetog tekućeg za prethodni mjesec (član 103 stav 2);

55) neposredno prije polaska autobusa postavljenog na peron, ne ovjeri putni nalog prevoznika u skladu sa redom vožnje (član 104 stav 2);

56) ovjeri putni nalog za autobus koji nije postavljen na peron (član 104 stav 3);

57) ne obavijesti putnike o nemogućnosti održavanja određenog polaska na liniji, odnosno kašnjenju autobusa u skladu sa čl. 57 i 78 ovog zakona, nakon prijema obavještenja prevoznika (član 105 stav 1);

58) za vrijeme obavljanja prevoza tereta iz člana 108 stav 2 ovog zakona u vozilu se ne nalazi teretni list (član 108 stav 3);

59) na vidnom mjestu nije istaklo opšti akt i cjenovnik pružanja usluga teretne stanice (član 121 stav 5);

60) se u vozilu ne nalazi odobrenje za obavljanje prevoza za sopstvene potrebe za vrijeme obavljanja prevoza za sopstvene potrebe (član 123 stav 3);

61) prilikom obavljanja prevoza za sopstvene potrebe u vozilu se ne nalazi: odobrenje za obavljanje prevoza za sopstvene potrebe, zaključen ugovor o radu za vozača osim za fizičko lice, teretni list za prevoz tereta vozilom čija najveća dozvoljena masa prelazi 3.500 kg, putni list za prevoz lica, vozilom serijski proizvedenim sa više od devet sjedišta uključujući i sjedište vozača u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju i odgovarajuće dozvole za prevoz u međunarodnom drumskom saobraćaju, ukoliko međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno (član 124 stav 2);

62) u autobusu kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe ne nalazi spisak lica sačinjen prije početka obavljanja prevoza, potpisan i ovjeren od strane lica iz člana 122 stav 1 ovog zakona (član 125);

63) za lica koja se prevoze vozilom kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe ne izda identifikacione karte ili drugi dokaz o pravu na prevoz (član 126);

64) obavlja prevoz za sopstvene potrebe vozilom koje nije u svojini, zakupu ili lizingu (član 127 stav 1);

65) obavlja prevoz za sopstvene potrebe vozilom u zakupu, a u vozilu, za vrijeme obavljanja prevoza ne nalazi se ugovor o zakupu, ovjeren kod nadležnog suda ili notara (član 127 stav 2);

66) vozilo kojim obavlja prevoz za sopstvene potrebe nije registrovano na teritoriji Crne Gore (član 127 stav 3);

67) nema ispisan na bočnim stranama vozila naziv pravnog lica, preduzetnika ili fizičkog lica koje vrši prevoz ili ako u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla autobusa i teretnog vozila kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe nije istaknuta tabla sa natpisom "PREVOZ ZA SOPSTVENE POTREBE" a vrši prevoz za sopstvene potrebe (član 127 stav 4);

68) ne posjeduje u vozilu dokumentaciju iz koje se može utvrditi da se radi o međunarodnom prevozu za sopstvene potrebe ako međunarodnim ugovorom nije utvrđena obaveza pribavljanja dozvole za obavljanje međunarodnog prevoza za sopstvene potrebe u autobusu odnosno teretnom vozilu (član 128 stav 4).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom u iznosu od 300 eura do 800 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se preduzetnik novčanom kaznom u iznosu od 600 eura do 2.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 1, 2, 2a, 3, 13, 19, 26, 39, 46, 47 i tač. 60 do 68 ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom kaznom u iznosu od 300 eura do 500 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 11, 14, 15, 17, tač. 20, 21, 22, 24, 31, 32, 34, 44a i 51 i 51c ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom kaznom u iznosu od 100 eura do 300 eura.

Prekršaj vozača

Član 143

Novčanom kaznom u iznosu od 100 eura kazniće se za prekršaj fizičko lice, ako:

1) ne nosi radnu odjeću sa oznakom i nazivom prevoznika i imenom i prezimenom za vrijeme obavljanja gradskog i prigradskog prevoza putnika (član 37 stav 2);

2) ne nosi radnu odjeću sa oznakom i nazivom prevoznika i imenom i prezimenom za vrijeme obavljanja međugradskog linijskog prevoza putnika (član 50 stav 2);

3) ne nosi radnu odjeću sa oznakom i nazivom prevoznika i imenom i prezimenom za vrijeme obavljanja međunarodnog linijskog prevoza putnika (član 72 stav 2);

3a) ne nosi radnu odjeću sa oznakom i nazivom prevoznika i sa naznačenim imenom i prezimenom voznog osoblja za vrijeme obavljanja vanlinijskog prevoza (član 85a stav 2);

3b) u putničkom vozilu kojim obavlja auto-taksi prevoz nema na vidnom mjestu istaknutu auto-taksi legitimaciju vozača (član 87 stav 12);

3c) nema auto-taksi legitimaciju (član 89 stav 1);

3d) za vrijeme obavljanja auto-taksi prevoza ne nosi radnu odjeću (član 89 stav 6);

3e) za vrijeme obavljanja auto-taksi prevoza u vozilu nema auto-taksi legitimaciju, ugovor o radu i ovjerenu kopiju poreske potvrde poslodavca o zaposlenom izdatu od organa uprave nadležnog za naplatu poreza, odnosno rješenje o paušalnom plaćanju poreza za lica koja obavljaju prevoz (član 89 stav 7);

3f) za vrijeme obavljanja limo servisa ne nosi radnu odjeću sa oznakom i nazivom prevoznika i svojim imenom i prezimenom (član 91b stav 4);

4) ne nosi radnu odjeću koja je označena u skladu sa opštim aktom iz člana 97 ovog zakona za vrijeme rada a neposredno radi sa strankama na autobuskoj stanici (član 102).

Obaveze od dana pristupanja Evropskoj uniji

Član 145

Od dana pristupanja Evropskoj uniji:

- međunarodni prevoz putnika i tereta obavljaće se na osnovu licence Evropske unije;
- vozilima za međunarodni prevoz tereta mogu upravljati vozači koji nijesu državljani države članice Evropske unije na osnovu potvrde za vozača koju izdaje organ uprave;
- prevoznici koji nemaju stvarno sjedište u Crnoj Gori, a koji posjeduju licencu Evropske unije, mogu na teritoriji Crne Gore obavljati unutrašnji prevoz putnika i tereta (kabotažu), po principu reciprociteta;
- međunarodni linijski prevoz putnika na teritoriji Crne Gore obavljaće se na osnovu dozvole nadležnog organa Evropske unije;
- strani prevoznici mogu koristiti vozila za prevoz tereta koja su uzeta u zakup bez vozača, na osnovu ugovora o zakupu;
- predlog mjera u slučaju krize ili ozbiljnih poremećaja na tržištu prevoza tereta dostavljaće se nadležnoj komisiji Evropske unije na saglasnost;
- u licencu profesionalnog vozača upisivaće se kod 95 iz člana 13 stav 11 ovog zakona.