

ИЗВЕШТАЈ О СПРОВЕДЕНОЈ ЈАВНОЈ РАСПРАВИ ЗА НАЦРТ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

У складу са Закључком Владе 05 Број: 011-10127/2022 од 7. децембра 2022. године, спроведена је јавна расправа за Нацрт закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима, постављањем текста Нацрта закона, са образложењем и Програмом јавне расправе, на интернет страници Министарства унутрашњих послова и порталу е-Консултације, у периоду од 8. до 31. децембра 2022. године.

У оквиру јавне расправе о Нацрту закона одржана су три округла стола – у Новом Саду, Нишу и Београду, на којима су учешће узели представници институција, јавности и других субјеката система безбедности саобраћаја, усменим изношењем предлога и проблема који су уочени у пракси, које су представници предлагача Закона - Министарство унутрашњих послова, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Агенција за безбедност саобраћаја узели у разматрање и образложили разлоге за прихватање, односно неприхватање предлога.

22. децембра 2022. године одржан је округли сто у Регионалној привредној комори Јужнобачког управног округа, у Новом Саду, на којој је активно учешће у изношењу предлога узело осам учесника јавне расправе.

26. децембра 2022. године одржан је округли сто у Регионалној привредној комори Нишавског, Пиротског и Топличког управног округа, у Нишу, на којој је активно учешће у изношењу предлога узело 11 учесника јавне расправе.

28. децембра 2022. године одржан је округли сто у Привредној комори Србије у Београду, на којој је активно учешће у изношењу предлога узело 18 учесника јавне расправе.

Међу учесницима јавних расправа су били представници бициклических савеза, удружења аутошкола, представници средњих саобраћајних школа, Саобраћајног факултета и других образовних институција, представници транспортних удружења, правних лица која обављају транспорт, представници савеза за историјска возила, представници прекршајних судова и осталих институција од значаја за област безбедности саобраћаја.

У програму јавне расправе било је утврђено да се примедбе, предлози и сугестије достављају електронским путем, на адресу javnarasprava.zobs@mup.gov.rs, односно редовном поштом, на адресу Министарства унутрашњих послова, Булевар Михајла Пупина 2а, 11000 Београд.

У току јавне расправе, у области бицикала и лаких електричних возила, Министарству су се са иницијативом за измену, односно допуну Нацрта закона, обратила следећа лица и институције:

- представник јавног предузећа „Суботица-транс” предложио је да се возила класе КЗ назову „бицикл на електрични погон” и да се унесу у све чланове закона који се односе на бицикл. Предлог није прихваћен, из разлога што ће увођење нове врсте возила „бицикл на електрични погон” бити предмет систематског разматрања приликом доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима. У овом тренутку не постоји сагласност да ли описана возила представљају посебну врсту или су у оквиру врсте „бицикл”;

- представник Вишег суда у Ваљеву предложио је да се допуне чл. 2, 6. и 10. Нацрта закона, као и чл. 187. и 279. Закона. Предлог није прихваћен, из разлога што је у Нацрту закона већ дата измена дефиниције бициклическе траке, у смислу доступности те инфраструктуре возачима лаких електричних возила. Када је у питању старосни услов за управљање лаким електричним возилима, става смо да се не може правити аналогија са старосним условима за управљање бициклом, с обзиром на неповољније карактеристике управљивости лаких електричних возила. Сматрамо да евентуално прописивање обавезе поседовања документације малолетних лица која по важећим прописима не морају поседовати личну карту, мора бити предмет разматрања у поступку доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Узимајући у обзир све карактеристике и предложене одредбе везане за лака електрична возила, сматрамо да се по том питању може направити аналогија са бициклима, односно да није неопходна нупта толеранција на алкохолисаност;

- представник Бициклическог савеза Војводине, предложио је допуну члана 123. Закона и додавање новог члана 89а, са одредбама које се односе на спортске и друге приредбе и активности на путу, као и на кретање колоне возача бицикла. Предлог није прихваћен, из разлога што системске измене везане за спортске приредбе на путу морају бити предмет разматрања у поступку доношења новог Закона. Важећи закон уређује питање колоне возила и није уочена потреба да се посебно дефинишу колоне појединих врста возила;

- представник Техничке школе у Лесковцу, дао је предлоге и сугестије који се односе на чл. 7, 9, 22, 28, 89, 90, 91, 137, 149, 180, 195, 206, 208, 209, 211, 222, 225, 226, 229, 230, 233, 264 и 307. Закона и члана 92б Нацрта. Сугестије нису прихваћене, будући да су углавном системске и потребно их је размотрити приликом доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима;

- представник UNIRAY DOO, Београд, дао је сугестије које нису прихваћене. С обзиром на трендове везане за стратегију вођења саобраћаја у урбаним срединама, нисмо сагласни са предлогом да се одобри возња жутом траком возачима лаких електричних возила. Одредбе о техничким карактеристикама лаких електричних возила нису узимане у разматрање, с обзиром да ће исте бити разматране у оквиру одговарајућег Правилника;

- представник НАЛЕД-а доставила је предлог за измену чланова Нацрта закона који се односе на лака електрична возила, као и сугестије које се односе на одузимање предмета и паркирање, који нису прихваћени. У овом тренутку не постоји сагласност у вези са питањем да ли је електрични бицикл посебна врста возила коју треба дефинисати или се ради о варијанти постојеће врсте возила;

- представник Секретаријата за саобраћај Градске управе Града Београда доставио је предлог допуна чл. 1, 4, 9. и 10. Нацрта закона, који се односе на субјекте за спровођење безбедности саобраћаја и лака електрична возила, које нису прихваћене. Сви субјекти безбедности саобраћаја су препознати као потенцијални спроводиоци превентивних активности. Одступање од коришћења коловоза у ширини од највише 1m мора бити дозвољено и у случајевима претицања, јер та радња од стране возача лаког електричног возила не може бити избегнута у реалним условима одвијања саобраћаја. Осим тога, одступање од коришћења коловоза у ширини од највише 1m мора бити дозвољено и на саобраћајницама са више саобраћајних трака за кретање у истом смеру, јер би у супротном било онемогућено лево скретање лаким електричним возилима. Обавеза возача лаког електричног возила да користи светлоодбојни прслук док управља возилом

по коловозу дата је у циљу његове уочљивости, имајући у виду да нема прописа о светлосним уређајима за та возила;

- представник Новосадске бициклическе иницијативе, доставио је примедбе и сугестије које нису прихваћене. Регулација кретања лаких електричних возила није дата идентично са прописима о кретању бицикала, с обзиром на специфичне ризике због неповољних карактеристика управљивости. Услов из дефиниције лаког електричног возила везан за место за седење је дат у циљу дистинкције у односу на друге већ постојеће врсте возила. Прописи о евентуалном постојању светлосних уређаја на лако електричном возилу евентуално ће бити дати кроз одговарајући Правилник. Правило саобраћаја о обавезном растојању приликом претицања и обилажења треба размотрити кроз нови Закон о безбедности саобраћаја на путевима;

- представник Саобраћајног факултета, Универзитета у Београду, доставио је примедбе и сугестије које се односе на члан 2. став 2, члан 7. став 3, члан 9. ст. 2. и 3, члан 10. ст. 4, 8, 12. и 13, члан 19, члан 24. став 5, члан 30. став 4, и члан 34. Нацрта и које нису прихваћене. Прописивање обавезне техничке документације за возило је неопходно у циљу могућности утврђивања испуњавања основних услова за учешће лаких електричних возила у саобраћају;

- представник Удружења осигураваача Србије доставио је предлоге који се односе на додавање члана 92д и допуну члана 332, који нису прихваћени из разлога што је у погледу регистрације и осигурања електричних возила направљена аналогија са бициклима. Осим тога, важећи прописи познају учеснике у саобраћају који се крећу уз помоћ мотора, а превозна средства им се не региструју и не осигуравају (пешак у инвалидским колицима, са мотором, електрични бицикл).

Уређење кретања лаких електричних возила по путу је дато у складу са постојећом формом Закона који се мења и допуњује. Другачији систематски приступ биће разматран у поступку доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

Одредбе Нацрта закона о инфраструктури за лака електрична возила дате су уз уважавање свих аспеката, укључујући и примедбе дате кроз јавну расправу. Ипак, дато решење омогућава примену микромобилног саобраћаја, уз умањење безбедносних ризика давањем бројних правила и ограничења.

Примедбе везане за коришћење заштитне бициклическе кациге нису прихваћене, с обзиром да се током јавне расправе дошло до закључка да Нацрт закона не треба да садржи одредбе о обавезној употреби истих.

Такође, није предвиђена регистрација, ни осигурање лаких електричних возила, јер је по том питању направљена аналогија са бициклима. Основна идеја микромобилног саобраћаја је да замени пешачки саобраћај и растерети јавни превоз, због чега, аналогно са бициклическим саобраћајем, нису дате одредбе о регистрацији лаких електричних возила и поседовању возачке дозволе. Осим тога, важећи прописи познају учеснике у саобраћају који се крећу уз помоћ мотора, а превозна средства им се не региструју и не осигуравају (пешак у инвалидским колицима са мотором, електрични бицикл).

Конечно, овим изменама и допунама Закона се уређује учешће у саобраћају лаких електричних возила, која спадају у шири корпус превозних средстава која колоквијално зовемо „превозна средства за микромобилни саобраћај”. У погледу предлога који се односи на остала микромобилна средства, сматрамо да садашњи правни оквир не дозвољава омогућавање њиховог безбедног учешћа у саобраћају због чега

њихово евентуално укључивање у саобраћајни систем треба размотрити у поступку доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

У области оспособљавања кандидата за возаче, Министарству су се са иницијативом за измену, односно допуну Нацрта закона, обратила следећа лица и институције:

- представник Центра за обуку возача и осталих саобраћајних делатности - ДИДАКТИК АУТО ДОО доставио је предлог измена чл. 224. и 227. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, у погледу услова које треба да испуњава лице које спроводи практичну обуку, односно дневног одмора инструктора вожње;

- представник Привредне коморе ауто-школа Србије доставио је предлоге који се односе на измене чл. 55, 195, 206, 208, 215, 221, 224, 230, 233, 238, 264, 307, као и додавање нових чл. 307а и 307б. Предлози нису прихваћени из разлога што је за њихово детаљно сагледавање потребно учешће више институција и истакнутих представника из области безбедности саобраћаја на путевима, због чега је процењено да се исти размотре у оквиру стручне радне групе која би се формирала за израду новог Закона о безбедности саобраћаја.

Делимично се прихвата сугестија у погледу ослобађања од редовног шестомесечног техничког прегледа возила која се користе за обуку кандидата за возаче.

Прихвата се сугестија у погледу изузимања забране претицања лаког електричног возила;

- представник Зеленог светла д.о.о. доставио је предлог измена и допуна чл. 208, 227. и 236. Закона. Нема сметњи да правно лице које се бави оспособљавањем кандидата за возача као наставно средство користи аутосимулатор, али се не прихвата сугестија у погледу смањења броја часова обуке кандидата за самостално и безбедно управљање возилом.

Не прихвата се сугестија у вези са забраном да испитивач и оснивач правног лица буду у сродству, с обзиром да савесност и прописно обављање послова представља критеријум квалитета и законитости рада, што је предуслов за издавање, односно одузимање одговарајуће лиценце;

- такође, предложено је да се брише предлог допуне члана 230. у ставу 1, као и измене чл. 208, 215, 221, 224, 229, 233, 238. и 307. Закона. Прихвата се сугестија да се брише предлог допуне члана 230.

Не прихвата се сугестија у вези са укидањем полигона, будући да сматрамо да је стицање вештина у заштићеном амбијенту битан безбедносни фактор, а није без значаја ни чињеница да је више од 700 привредних друштава овлашћених за оспособљавање кандидата за возаче већ уложило средства и обезбедило полигон за обуку (чл. 208, 215. и 233.).

Не прихвата се сугестија у погледу одузимања овлашћења за рад, с обзиром да се управни поступци спровode у складу са Законом о општем управном поступку и критеријумима безбедности саобраћаја (члан 307.).

Не прихвата се сугестија везана за порез на додату вредност из разлога што није предмет овог закона, нити је у надлежности Министарства унутрашњих послова као предлагача закона (члан 206.).

Не прихвата се сугестија дата у погледу аутоматског мењача за обуку. Сматрамо да је ово потребно размотрити приликом доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима и пратећих подзаконских аката (члан 209.).

Сугестије у вези са скраћењем непрекидног дневног одмора нису прихваћене, јер смо мишљења да ово треба системски размотрити у поступку доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

Сугестије да заштитна мера забране управљања возилом која је истекла не буде ограничавајући услов за обављање делатности инструктора, испитивача и предавача у аутошколи (чл. 221, 224. и 238.) су прихваћене.

У области оспособљавања кандидата за возаче, предлози који се односе на кориговање старосног и других услова за стицање одређених категорија возила (С, СЕ, D, D1 и DE) прихваћене су и делимично ће бити уграђене у текст Нацрта.

Укидање услова за поседовање возачке дозволе у трајању од две године за стицање D категорије, дато је са циљем неопходне помоћи транспортној привреди у вези са доступношћу возачког кадра, која је у озбиљним проблемима због недостатка возачког кадра за комерцијална возила. У овој области генерално постоји сагласност да је неопходно извршити уступке у циљу помоћи транспортној привреди.

У области техничких прегледа возила, Министарству су се са иницијативом за измену, односно допуну Нацрта закона, обратила следећа лица и институције:

- представник јавног предузећа „Суботица-транс” предложио је да јавна предузећа не врше искључиво технички преглед аутобуса и тролејбуса, већ и других возила. Наведена сугестија је прихваћена. Омогућавање јавним предузећима да врше технички преглед свих возила је у складу са опредељењем да се не фаворизује или дискриминише привредни субјект по основу облика власништва;

- Агенција за безбедност саобраћаја предложила је измену члана 263. став 8. и с тим у вези измену члана 350, у вези са условима за рад контролора техничког прегледа возила. Такође, Агенција је доставила предлог за измене, односно допуне одредаба Закона које се односе на финансирање унапређења безбедности саобраћаја, односно утврђивања статуса возила од историјског значаја. Предлог је прихваћен;

- представник БМБ Плус д.о.о, Бачки Петровац предложио је измену члана 180. Закона, који се односи на контролоре техничког прегледа возила. Не прихвата се сугестија. Повећање броја контролора са одговарајућом возачком категоријом ће бити решено на други начин, односно уступком у погледу старосних и других услова за стицање категорије;

- Групација техничких прегледа Привредне коморе Србије доставила је примедбе које се односе на одредбе о одузимању овлашћења за вршење техничког прегледа возила, преузимање возила са техничког прегледа, возачку дозволу контролора техничког прегледа, врсту послова које може да обавља контролор техничког прегледа. Прихвата се сугестија да се избрише законско ограничење у погледу давања овлашћења за вршење техничког прегледа у одређеном објекту, уколико је привредном друштву до датума подношења захтева за добијање овлашћења, због несавесног и непрописног рада одузимамо овлашћење више од два пута за последњих 10 година.

Не прихвата се сугестија у погледу термина „несавесно”, односно „савесно” обављање послова, с обзиром да је исти од есенцијалног значаја за доношење одговарајућих одлука о процесуирању прекршајног и спровођењу управног поступка. Такође, управни поступци за давање и одузимање овлашћења за вршење техничког прегледа спроводе се у складу са важећим прописима и правилима струке. Такође, детаљније прописивање поступака за које се одузима лиценца за контролора биће размотрено приликом доношења одговарајућег подзаконског акта.

Не прихвата се сугестија у погледу обављања других послова у периодима када контролор на техничком прегледу не обавља свој примарни посао, односно када нема возила на техношкој линији, из разлога што ће разрада сугестије бити предмет новог Закона;

- представник Мреже техничких прегледа доставио је предлог измена и допуна Закона, које се односе на начин вршења техничког прегледа возила (пре свега савесност у раду) и поседовања возачке дозволе од стране контролора техничког прегледа. Што се тиче прецизирања услова за одузимање овлашћења, иста нису предмет овог закона, већ ће бити разматрани приликом доношења нових прописа.

Не прихватају се сугестије у погледу захтева да контролор не мора да има одговарајућу возачку категорију. Возачка дозвола је примарни показатељ да је лице које управља возилом телесно и душевно способно за то и да поседује неопходне вештине. Иако технолошка линија није пут у смислу Закона, управљање возилом на њој изискује сложене возачке радње.

У области возила од историјског значаја, представник Српског савеза за историјска возила дао је примедбу да се у одредбама Нацрта закона које се односе на возила од историјског значаја – олдтајмере не спомиње наведени савез. Такође, предложио је да се статус олдтајмера стиче поседовањем ФИВА (*Federation Internationales Vehicules Ancienes – FIVA*) идентификационе картице, чију чију процедуру издавања у складу са ФИВА техничким прописима спроводи ауторизована национална федерација (АНФ), као њен овлашћени национални представник у Републици Србији. Предлози нису прихваћени. Одредбама Нацрта закона у делу који се односи на олдтајмере предлагач је имао намеру да законски уреди област поменуте врсте возила. С тим у вези, чланом 2. Нацрта дат је основ за подзаконски акт који треба да пропише поступак утврђивања статуса, одузимања статуса и разврставања возила од историјског значаја, садржај и начин вођења евиденције, као и изглед и садржај идентификационе потврде о возилима од историјског значаја, који на предлог Агенције за безбедност саобраћаја доноси министар надлежан за послове саобраћаја док је чланом 3. Нацрта закона дато овлашћење Агенцији да обавља послове у вези са утврђивањем статуса, одузимањем статуса и разврставањем возила од историјског значаја, издавањем идентификационе потврде и вођењем евиденције за возила од историјског значаја. Такође, Нацртом је предложено да се у Републици Србији издаје национални документ који потврђује статус возила од историјског значаја што је пракса многих европских земаља (Немачка, Италија, Велика Британија, Финска, Мађарска, Шпанија, Летонија...). Даље, током јавне расправе, одредбе које се односе на олдтајмере додатно су усаглашаване од стране министарства надлежног за послове саобраћаја и Агенције за безбедност саобраћаја, у циљу системског уређења поменуте области. Том приликом је предложено да се услови које морају да испуне правна лица за испитивање техничких карактеристика и очуваности возила разраде подзаконским актом из члана 2. Нацрта.

Представница Градске управе за инспекцијске послове Новог Сада предложила је интервенције у чл. 278. и 296. Закона, које се односе на надлежности комуналне милиције. Предлог је прихваћен и уграђен у Нацрт закона.

У погледу примедба које се односе на привремено одузимање предмета, напомињемо да су услови за привремено одузимање предмета врло строги и фактички ће се односити на тако мали број поступања, да неће проузроковати веће трошкове и представљаће, пре свега, генералну превенцију. Циљна група су најбескрупулознији учесници у саобраћају, који и поред стицања статуса несавесног возача настављају да

драстично угрожавају безбедност саобраћаја. Практично, возило може бити одузето тек у случају да тежи прекршај безбедности саобраћаја учини возач који је већ стекао статус несавесног возача.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре доставило је предлоге који се односе на историјска возила, обележавања путно-пужних прелаза, старосну границу за стицање возачке дозволе Ц и ЦЕ, односно Д и ДЕ категорије, увоз употребљаваних возила, измену чл. 132. и 154. Закона, који су прихваћени.

Представник ЈП „Путеви Србије” доставио је предлог измена и допуна чл. 101, 112. и 134. Закона. Предлог није прихваћен, јер уступање првенства пролаза као радња коју предузима један учесник у саобраћају може бити спроведена заустављањем или успоравањем, али је овде намера да се правилом саобраћаја уреди да у конкретном случају то мора бити извршено заустављањем због специфичних безбедносних разлога. Одредбе о превозу расутог терета треба систематски сагледати кроз процедуру доношења новог Закона, исто као и одредбе о саобраћајној сигнализацији.