

ЗАКОН О ПУТЕВИМА

I. ОСНОВНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет

Члан 1.

Овим законом уређује се правни положај јавних и некатегорисаних путева, услови и начин управљања, заштите и одржавања јавних путева, посебни услови изградње и реконструкције јавних путева, извори и начин финансирања изградње, реконструкције, заштите и одржавања путева, стицање права својине, инспекцијски надзор, као и друга питања од значаја за управљање, изградњу, реконструкцију, заштиту и одржавање јавних путева.

Дефиниције

Члан 2.

Поједини изрази, употребљени у овом закону, имају следеће значење:

1) **пут** је грађевински објекат намењен за саобраћај, односно утврђена површина коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним овим законом и другим прописима;

2) **јавни пут** је пут који испуњава прописане критеријуме за категоризацију од стране надлежног органа и који је надлежни орган прогласио као такав;

3) **државни пут** је јавни пут који саобраћајно повезује територију државе са мрежом европских путева и део је мреже европских путева, територију државе са територијом суседних држава, целокупну територију државе, привредно значајна насеља на територији државе, подручје два или више округа или подручје округа, као и његов део који пролази кроз насеље у случају да није изграђен обилазни пут поред насеља;

4) **аутопут** је државни пут намењен за моторни саобраћај, са физички раздвојеним коловозима по смеровима, без укрштања у истом нивоу и са потпуном контролом приступа, који има најмање две саобраћајне и једну зауставну траку за сваки смер и као такав је обележен прописаном саобраћајном сигнализацијом и опремом;

5) **потпуна контрола приступа** подразумева да је приступ могућ само преко уливно-изливних рампи са саобраћајним тракама за укључивање, односно искључивање на денивелисаним раскрсницама;

6) **општински пут** је јавни пут који саобраћајно повезује територију општине, односно града, као и територију општине, односно града, са мрежом државних путева;

7) **улица** је јавни пут у насељу који саобраћајно повезује делове насеља;

8) **некатегорисани пут** је пут који је надлежни орган прогласио некатегорисаним путем и који је као такав уписан у јавне евиденције о непокретностима и правима на њима;

9) **насеље** је изграђени функционално обједињен простор на коме су обезбеђени услови за живот и рад људи и за задовољавање заједничких потреба становника, чије се границе утврђују планским документом и обележене су прописаним саобраћајним знаком на јавном путу;

10) **пут ван насеља** је део јавног пута ван граница насеља;

11) **пут у насељу** је део јавног пута унутар граница насеља које су одређене планским документом јединице локалне самоуправе;

12) **саобраћајна сигнализација и опрема** јесу средства и уређаји за регулисање саобраћаја, саобраћајни знакови, ознаке на путу, уређаји за давање светлосних саобраћајних знакова, браници или полубраници на прелазу пута преко железничке пруге, привремена саобраћајна сигнализација, светлосне ознаке на путу и друге ознаке на путу (опрема пута) у складу са прописима којим се уређује саобраћајна сигнализација;

13) **опрема за заштиту јавног пута, саобраћаја и околине** јесу елементи интелигентних транспортних система, вентилациони и сигурносни уређаји у тунелима, објекти и уређаји за заштиту пута и саобраћаја, као и објекти и уређаји за заштиту непосредног окружења пута (снегобрани, ветробрани, заштита од осулина, заштита од буке и других штетних утицаја на околину), инсталације расвете и расвета за потребе саобраћаја, уређаји за евиденцију саобраћаја, путне метеоролошке станице и сл.;

14) **означавање јавних путева** јесте поступак дефинисања категорије и просторног положаја пута (километарска и хектометарска стационажа);

15) **евиденција о јавним путевима** јесте прописана садржина саобраћајно-техничких података и поступак прикупљања, односно обнављања тих података о јавним путевима;

16) **категоризација путева** јесте подела јавних путева на основу прописаних критеријума;

17) **коловоз** јесте изграђена површина пута по којој се одвија саобраћај и чине га саобраћајне траке (возне, додатне, зауставне и сл.) за кретање, односно мировање возила и ивичне траке;

18) **тротоар** је посебно уређен део пута поред коловоза намењен првенствено за кретање пешака;

19) **бицикличка стаза** је пут намењен за кретање бицикала;

20) **коловозна конструкција** јесте вишеслојни крути или флексибилан систем који служи да прими механичка дејства возила и пренесе их на доњи строј јавног пута, ради безбедног, несметаног и економичног кретања возила, бицикала и пешака;

21) **коловозни застор** јесте завршни слој коловозне конструкције;

22) **банкина** је елемент пута у насипу који обезбеђује бочну стабилност пута и служи за постављање саобраћајне сигнализације и опреме пута;

23) **ригола** јесте елемент пута за прихватање и контролисано вођење површинских вода који обезбеђује стабилност коловозне конструкције;

24) **берма** је елемент пута између риголе и косине усека и служи за заштиту риголе од еродираних материјала, постављање саобраћајне сигнализације и опреме пута, као и за обезбеђење прегледности пута;

25) **разделна трака** је елемент пута којим се физички раздвајају смерови вожње и служи за постављање саобраћајне сигнализације и опреме, као и елемената путног објекта;

26) **разделни појас** је разделна трака ширине веће од шест метара;

27) **заштитна трака** јесте елемент јавног пута којим се физички раздваја саобраћај моторних возила од осталог саобраћаја;

28) **путни објекат** је грађевински објекат који је саставни део пута: мост, подвожњак, надвожњак, вијадукт, пропуст, тунел, галерија, потпорни зид, обложни зид и сл.;

29) **надвожњак** је објекат изнад пута којим се регулише укрштање у два или више нивоа са другим путевима, другим инфраструктурним системом или железницом;

30) **подвожњак** је објекат у трупу пута којим се регулише укрштање у два нивоа са другим путем, другим инфраструктурним системом или железницом;

31) **пратећи садржаји јавног пута** јесу површине, објекти, постројења и уређаји за ефикасно управљање путевима и саобраћајем (функционални садржаји), као и за пружање услуга корисницима пута (пратећи садржаји за потребе корисника);

32) **функционални садржаји пута** јесу површине, објекти, постројења и уређаји који су намењени за ефикасно управљање путем и саобраћајем на путу (базе за одржавање пута, центри за управљање саобраћајем, наплатне станице и други садржаји);

33) **пратећи садржаји пута за потребе корисника** јесу површине и објекти за пружање различитих услуга корисницима пута (станице за снабдевање моторних возила горивом, места за пуњење возила на електрични погон, одморишта, паркиралишта, мотели, ресторани, сервиси, продавнице и други објекти за пружање услуга);

34) **аутобуско стајалиште** је посебно изграђен део пута, односно прописно обележен део коловоза намењен за заустављање аутобуса ради укрцавања и искрцавања путника и утовара и истовара пртљага;

35) **путно земљиште** је континуална површина унутар граница путног земљишта;

36) **граница путног земљишта** је линија са обе стране усека и насипа, удаљена најмање један метар од линија које чине крајње тачке попречног профила пута, ван насеља, мерено на спољну страну;

37) **заштитни појас пута** је континуална површина мерена од границе путног земљишта на спољну страну чија је ширина прописана овим законом;

38) **појас контролисане изградње** је континуална површина мерена од границе заштитног појаса на спољну страну чија је ширина иста као ширина заштитног појаса на којој се ограничава врста и обим изградње објеката и која служи за заштиту јавног пута и саобраћаја на њему;

39) **ваздушни простор изнад коловоза** је простор у висини од најмање седам метара са слободним простором у висини од најмање 4,75 метара од највише тачке коловоза;

40) **раскрсница** је место на којем се укрштају, спајају, односно раздвајају саобраћајни токови на најмање два пута у истом или различитим нивоима;

41) **спојна (уливно-изливна) рампа** је самостални пут за вођење саобраћајних токова који на денivelисаним раскрсницама мењају путни правац;

42) **укрштај** је место укрштања пута са другим линијским инфраструктурним објектима у истом или различитим нивоима;

43) **прилазни пут** је пут који омогућава власнику, односно непосредном држаоцу непокретности прилаз на јавни пут, односно некатегорисани пут поред којег се непокретност налази;

44) **саобраћајни прикључак** је уређена површина, део јавног пута, на којој се међусобно повезују јавни, некатегорисани и прилазни путеви на начин прописан овим законом;

45) **захтевана прегледност** је растојање потребно за безбедно заустављање возила испред непокретне препреке на коловозу пута која мора бити обезбеђена на свакој тачки пута и која се одређује на основу меродавних вредности пројектне брзине у оба смера вожње;

46) **сусед** је власник, односно непосредни држалац земљишта и објекта који има најмање једну заједничку границу са катастарском парцелом на којој је изграђен пут;

47) **управљање саобраћајем** јесте вођење, праћење и контрола саобраћаја на јавном путу, односно деоници јавног пута;

48) **обустава саобраћаја** је контролисани прекид саобраћаја на путу;

49) **ограничење саобраћаја** је забрана кретања појединих врста возила на путу;

50) **ванредни превоз** јесте превоз возилом, односно скупом возила која сама или са теретом прекорачују прописима дозвољено осовинско оптерећење, највећу дозвољену укупну масу, ширину, дужину или висину;

51) **граница експропријације** је линија до које се врши експропријација а утврђује се на прописаном одстојању мереном од границе путног земљишта на спољну страну пута;

52) **појас експропријације** је континуална површина унутар граница експропријације;

53) **интелигентни транспортни системи (ИТС)** јесу системи информационокомуникационих технологија у друмском саобраћају који се односе на путеве, возила и учеснике у саобраћају и користе се за управљање саобраћајем и мобилношћу, као и за везе са осталим видовима саобраћаја;

54) **управљач јавног пута** је јавно предузеће, привредно друштво и други облици организовања који у складу са законом којим се уређује положај јавних предузећа могу да обављају делатност од општег интереса;

55) **инфраструктурна накнада** је накнада која треба да обезбеди повраћај трошкова изградње, одржавања, пословања и развоја у вези са изграђеном инфраструктуром;

56) **накнада екстерних трошкова** је накнада трошкова насталих због загађења ваздуха или штетних утицаја буке која је последица одвијања саобраћаја;

57) **концесиона путарина** је путарина коју убира концесионар у складу са уговором о концесији;

58) **интероперабилност** је могућност система и придружених пословних процеса да несметано размењују податке;

59) **заштита пута** јесте скуп мера и забрана које се односе на интервенције на путу, заштитном појасу и појасу контролисане изградње прописаних овим законом у циљу његове заштите;

60) **одржавање јавног пута** јесте извођење радова и обављање услуга у оквиру постојећег путног земљишта којима се обезбеђује очување карактеристика пута у стању које је било у тренутку његове изградње или реконструкције и може бити редовно, рехабилитација и ургентно;

61) **реконструкција јавног пута** јесте извођење радова на постојећем путу и заштитном појасу са припадајућим објектима пута којима се могу променити геометријски елементи, положај или опрема постојећег пута са циљем унапређења функционалних и конструктивних карактеристика пута у целини или његових појединих елемената или објеката;

62) **тунел** је подземни или подводни путни објекат намењен за одвијање саобраћаја;

63) **саветник за безбедност у тунелу** је лице које код управљача јавног пута обавља послове којима се обезбеђује примена прописа којима се уређују тунели;

64) **електронска наплата путарине** је начин безконтактне наплате при коме возила пролазе без заустављања улазном и излазном (наплатном) саобраћајном траком коришћењем електронског уређаја;

65) **ЕЕНП је Европска електронска наплата путарине** која представља систем електронске наплате путарине на територији Европске уније који омогућава кориснику државног пута, да на основу уговора закљученог са пружаоцем услуге ЕЕНП-а, стекне статус корисника услуге ЕЕНП-а;

66) **пружалац услуге Европске електронске наплате путарине** је правно лице на територији Европске уније које обавља делатност пружања услуге ЕЕНП и уписан је у регистар пружалаца ЕЕНП услуге у држави чланици Европске уније у којој има седиште;

67) **процена утицаја пута на безбедност саобраћаја** на мрежи путева јесте стратешка компаративна анализа утицаја варијанти новог или реконструисаног пута на безбедност саобраћаја на мрежи путева;

68) **ревизија пројекта пута** са аспекта безбедносних карактеристика пута је независна, формална и систематска провера пројекта пута са аспекта безбедности саобраћаја;

69) **провера безбедности саобраћаја на путу** је независна, формална и систематска провера елемената постојећег пута са аспекта безбедности саобраћаја;

70) **мапирање ризика** је објективни метод оцењивања безбедности пута на основу стварних нежељених догађаја на посматраној путној мрежи;

71) **ревизор** је независно стручно лице које поседује лиценцу за ревизора и које спроводи ревизију пројекта пута са аспекта безбедносних карактеристика пута;

72) **проверавач** је независно стручно лице које поседује лиценцу за проверавача за спровођење провере безбедности саобраћаја на путу.

Правни статус путева

Члан 3.

Јавни и некатегорисани путеви су добра у општој употреби, у јавној су својини и на њима се не могу стицати ни заснивати стварна права, осим у случајевима прописаним овим законом.

На јавном путу може се засновати право службености, односно друго сродно право, ради изградње комуналних, водних, енергетских објеката и објеката електронских комуникација и повезане опреме, на начин одређен овим законом.

Изградња, реконструкција, одржавање и коришћење јавног пута могу бити предмет концесије у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије и овим законом.

Државни путеви I и II реда су у својини Републике Србије, изузев државних путева, односно делова државних путева II реда који се налазе на територији аутономне покрајине који су у својини аутономне покрајине.

Општински путеви, улице и некатегорисани путеви (који нису део државног пута I и II реда) су у својини јединице локалне самоуправе на чијој се територији налазе.

Путеви из ст. 4. и 5. овог члана уписују се у јавне књиге о непокретностима и стварним правима на њима, истовремено са уписом права јавне својине на тим путевима, као добрима у општој употреби, и то права својине Републике Србије на државним путевима I и II реда, права својине аутономне покрајине на државним путевима II реда, односно деловима државних путева II реда који се налазе на територији аутономне покрајине и права својине јединице локалне самоуправе на општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима (који нису део државног пута I и II реда), у складу са прописима којима се уређују јавне књиге о непокретностима и стварним правима на њима.

Јавни путеви уписују се у јавне књиге из става 6. овог члана са припадајућим објектима и земљиштем на којима су изграђени. У наведене јавне књиге уписују се и управљачи јавних путева.

У јавне књиге из става 6. овог члана уписују се и право службености, односно друго сродно право, као и концесија за јавни пут, у складу са прописима којима се уређују јавне књиге о непокретностима и правима на њима.

У јавне књиге из става 6. овог члана уписују се и промене на јавном путу и стварним правима која се заснивају на јавном путу, као и промене на некатегорисаном путу.

Јавни и некатегорисани путеви чине мрежу путева.

II. ЈАВНИ ПУТЕВИ

Елементи јавног пута

Члан 4.

Јавни пут обухвата:

1) труп пута, који чине доњи строј пута (насипи, усеци, засеци, објекти, постројења и уређаји за одводњавање пута и заштиту пута од површинских и подземних вода и сл.) и горњи строј пута (коловозна конструкција, ивичне траке, ивичњази, риголе, банке, берме, разделне траке и сл.);

- 2) путне објекте;
- 3) саобраћајне прикључке;
- 4) путно земљиште;
- 5) тротоаре, пешачке и бицикличке стазе у путном земљишту;
- 6) ваздушни простор изнад коловоза;
- 7) функционалне садржаје пута;
- 8) саобраћајну сигнализацију и опрему;
- 9) интелигентне транспортне системе пута (ИТС);
- 10) опрему за заштиту пута, саобраћаја и околине.

Јавни пут, поред елемената из става 1. овог члана, обухвата и пратеће садржаје за потребе корисника пута, уколико су предвиђени техничком документацијом за изградњу или реконструкцију јавног пута.

Министарство надлежно за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство), ближе прописује елементе које јавни пут мора да обухвата, односно елементе попречног профила пута, у односу на врсту пута и услове одвијања саобраћаја.

Категоризација јавних путева

Члан 5.

Према значају саобраћајног повезивања јавни путеви се деле на:

1) државне путеве:

(1) државне путеве I реда (саобраћајно повезују територију државе са мрежом европских путева, односно део су мреже европских путева, територију државе са територијом суседних држава, целокупну територију државе, као и привредно значајна насеља на територији државе);

(2) државне путеве II реда (саобраћајно повезују подручје два или више управна округа или подручје управног округа, као и погранична подручја и граничне прелазе са мрежом државних путева);

2) општинске путеве (саобраћајно повезују територије општина, територију општине, односно града, као и територију општине, односно града са мрежом државних путева);

3) улице (саобраћајно повезују делове насеља).

Влада прописује критеријуме за категоризацију јавних путева.

Влада доноси акт о категоризацији државних путева на основу критеријума из става 2. овог члана.

Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар) образује комисију за утврђивање испуњености критеријума за категоризацију државних путева.

Скупштина јединице локалне самоуправе доноси акт о категоризацији општинских путева и улица на основу критеријума из става 2. овог члана.

Подела јавних путева према положају у простору

Члан 6.

Према положају у простору и условима одвијања саобраћаја јавни путеви се деле на:

- 1) јавне путеве ван насеља;
- 2) јавне путеве у насељу.

Јавни пут у насељу је део јавног пута унутар граница насеља које су обележене прописаном саобраћајном сигнализацијом.

Скупштина јединице локалне самоуправе дужна је да одреди правац и границе јавног пута у насељу.

Коловозна конструкција улица које су истовремено делови државних или општинских путева који пролазе кроз насеља са саобраћајном сигнализацијом, осим уређаја за давање светлосних саобраћајних знакова, сматрају се деловима тих путева.

Правац, односно промена правца државног пута који пролази кроз насеље, одређује се одлуком скупштине јединице локалне самоуправе, по претходно прибављеној сагласности Министарства.

Промена правца државног пута у насељу може да се врши ако нови правац државног пута испуњава, по својим техничким карактеристикама, услове који се захтевају за ту категорију пута.

Одлука скупштине јединице локалне самоуправе о правцу, односно промени правца државног пута који пролази кроз насеље, донета без сагласности из става 5. овог члана, ништава је.

III. НЕКАТЕГОРИСАНИ ПУТЕВИ

Некатегорисани путеви

Члан 7.

Јединица локалне самоуправе уређује и обезбеђује обављање послова који се односе на изградњу, реконструкцију, одржавање, заштиту, коришћење, развој и управљање некатегорисаним путевима у насељу.

Град може поверити градској општини обављање послова из става 1. овог члана.

Надлежни орган јединице локалне самоуправе дужан је да донесе одлуку о утврђивању некатегорисаних путева у складу са законом којим се уређује локална самоуправа и у складу са овим законом.

Финансирање изградње, реконструкције, одржавања и заштите некатегорисаног пута обезбеђује се из средстава буџета јединице локалне самоуправе, у складу са законом који уређује финансирање локалне самоуправе.

Категоризација некатегорисаног пута

Члан 8.

На предлог јединице локалне самоуправе, некатегорисани пут може се уврстити у јавни пут у случају испуњености критеријума из члана 5. став 2. овог закона, који утврђује скупштина јединице локалне самоуправе, односно комисија из члана 5. став 4. овог закона.

IV. УПРАВЉАЊЕ ЈАВНИМ ПУТЕВИМА

Делатност управљања

Члан 9.

Управљање јавним путевима је делатност од општег интереса.

Управљање јавним путевима обухвата:

- 1) планирање, пројектовање, изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавног пута;
- 2) вршење инвеститорске функције на пројектовању, изградњи, одржавању и реконструкцији јавног пута;
- 3) организовање и обављање стручних послова на пројектовању, изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута;
- 4) уступање радова на пројектовању, изградњи, одржавању, реконструкцији и стручном надзору јавног пута;
- 5) организовање стручног надзора над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавног пута;
- 6) организовање и контролу наплате накнада за употребу јавног пута, вршење јавних овлашћења;
- 7) праћење стања путне мреже;
- 8) заштиту јавног пута;
- 9) означавање јавног пута и вођење евиденције о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за те путеве.

Управљање државним путем, поред послова из става 1. овог члана, обухвата и управљање саобраћајем и организовање и обављање бројања возила на државном путу.

Управљач јавног пута

Члан 10.

Делатност управљања државним путевима обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник Република Србија.

Делатност управљања државним путевима II реда, односно деловима државних путева II реда, који се налазе на територији аутономне покрајине, обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник аутономна покрајина.

Делатност управљања државним путевима може да обавља и друго друштво капитала, коме је надлежни орган поверио обављање делатности управљања државним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Делатност управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, који нису део државног пута I и II реда, може да обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник јединица локалне самоуправе, као и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган јединице локалне самоуправе поверио обављање делатности управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Јавно предузеће, друштво капитала или предузетник који обавља делатност управљања јавним путевима из члана 9. став 2. овог закона је управљач јавног пута.

Ако јавно предузеће, друштво капитала или предузетник обавља само поједине послове из члана 9. став 2. овог закона, не сматра се управљачем јавног пута у смислу овог закона.

Извештаји о извршеној контроли и о стању јавних путева

Члан 11.

Управљач јавног пута дужан је да најмање једном у току године, а најкасније до 1. септембра те године, поднесе годишњи извештај о извршеној контроли и оцени стања јавних путева којима управља.

Управљач државног пута, поред извештаја из става 1. овог члана дужан је да подноси и петогодишњи извештај о извршеној контроли и оцени стања државних путева.

Извештај из ст. 1. и 2. овог члана доставља се Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја.

Министар прописује садржину и форму извештаја из ст. 1. и 2. овог члана.

Плански акти управљача јавног пута

Члан 12.

Управљач јавног пута доноси средњорочни план изградње, реконструкције, одржавања и заштите путева, годишњи програм радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавних путева, појединачне студије, уз претходно прибављено мишљење Министарства, односно органа аутономне покрајине надлежног за послове саобраћаја, односно органа јединице локалне самоуправе надлежног за послове саобраћаја.

Сагласност на акте из става 1. овог члана даје Влада, када те акте доноси управљач државног пута, односно извршни орган аутономне покрајине када те акте доноси управљач државних путева II реда који се налазе на територији аутономне покрајине, односно надлежни орган јединице локалне самоуправе када те акте доноси управљач општинских путева и улица.

Управљач јавног пута дужан је да годишњи програм радова на одржавању и заштити јавних путева којима управља, у зависности од тога којим путевима управља, доставља на сагласност Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја, најкасније до 1. новембра текуће године за наредну годину.

Средњорочни план и годишњи програм из става 1. овог члана садржи и активности које се односе на спровођење посебних захтева које јавни путеви морају да испуне са аспекта безбедности саобраћаја.

Средњорочни план и програм радова на изградњи и реконструкцији путева, као и појединачне студије, морају бити усклађени са државним односно локалним стратешким и планским документима.

Начин одржавања и заштите јавног пута

Члан 13.

Управљач јавног пута дужан је да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту пута, у циљу несметаног и безбедног одвијања саобраћаја укључујући и организацију наплате путарине.

При обављању делатности управљања путем, управљач јавног пута дужан је да одржавање и заштиту пута спроводи у складу са прописима донетим на основу овог закона, као и да се стара о заштити животне средине.

Управљач јавног пута одговара за штету која настане корисницима пута због пропуштања благовременог обављања радова на одржавању пута прописаних овим законом, односно због извођења тих радова супротно прописаним техничким условима и начину њиховог извођења.

Управљање саобраћајем на јавном путу

Члан 14.

Управљач јавног пута дужан је да обезбеди управљање саобраћајем на јавним путевима у складу са прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима.

Управљање саобраћајем обезбеђује се употребом:

1) интелигентних транспортних система (телекомуникационих, оптичких, електронских и стационарних уређаја за праћење, снимање, контролу, безбедност и регулисање саобраћаја, контролу стања коловоза и даљинско обавештавање и упозоравање, бројача саобраћаја, путних метеоролошких станица);

2) система и уређаја за наплату путарине;

3) сигурносне опреме у тунелима;

4) опреме и уређаја за заштиту јавног пута, саобраћаја и околине;

5) саобраћајне сигнализације.

Интелигентни транспортни систем (у даљем тексту: ИТС), развија се и примењује у следећим приоритетним областима:

1) оптимална употреба података о саобраћају и путовањима;

2) континуитет услуга ИТС у управљању саобраћајем;

3) апликације ИТС у функцији безбедности саобраћаја на путевима и заштити корисника путева;

4) системи који повезују возила и путеве.

У оквиру приоритетних области из става 3. овог члана, следеће активности су приоритетне:

1) давање информација о проходности путева;

2) давање информација о безбедности саобраћаја и режиму одвијања саобраћаја;

3) давање информација о саобраћају у реалном времену;

4) пружање услуга система е-позива;

5) давање информација о сигурним и безбедним паркиралиштима;

6) пружање услуга резервације сигурних и безбедних паркиралишта за теретна возила и аутобусе.

Евиденција о јавним путевима

Члан 15.

Управљач јавног пута дужан је да означава и води евиденције о јавним путевима.

Евиденције о јавним путевима садрже:

- 1) податке о путним правцима, улицама, саобраћајним чворовима и саобраћајним деоницама и
- 2) саобраћајно-техничке податке.

Министар прописује:

- 1) начин означавања јавних путева и
- 2) врсту и ближу садржину евиденција, начин вођења евиденција, начин прикупљања, односно обнављања података, као и услове коришћења података из евиденција о јавним путевима.

Члан 16.

Део државног или општинског пута који, по изградњи или реконструкцији, не припада изграђеном или реконструисаном државном или општинском путу, не сматра се делом тог пута.

Ако се део државног или општинског пута из става 1. овог члана и даље користи за саобраћај, извршиће се његова прекатегоризација.

Ако се део јавног пута из става 1. овог члана не користи за саобраћај, управљач јавног пута дужан је да у року од 30 дана од дана настале промене, о томе обавести орган надлежан за вођење јединствене евиденције непокретности у јавној својини, који ће у року од 30 дана од дана пријема обавештења одлучити о начину и условима коришћења земљишта на коме се тај пут налази.

Поверавање вршења јавних овлашћења

Члан 17.

Управљачу јавног пута поверава се вршење јавних овлашћења која се односе на:

1) издавање услова за израду техничке документације за изградњу и реконструкцију саобраћајног прикључка на јавни пут и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова;

2) издавање услова за израду техничке документације, односно за постављање линијског инфраструктурног објекта на јавном путу и заштитном појасу јавног пута (железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура и др.) и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова;

3) издавање сагласности за одржавање спортске или друге приредбе на јавном путу;

4) издавање дозволе за обављање ванредног превоза на јавном путу;

5) издавање дозволе за прекомерно коришћење јавног пута;

- 6) издавање одобрења за постављање рекламних табли и паноа;
- 7) издавање одобрења за постављање уређаја за обавештавање или оглашавање на јавном путу;
- 8) издавање сагласности за преусмеравање саобраћаја на јавни пут у случају обављања радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута.

Управљачу државног пута поверава се вршење јавних овлашћења која се односе на издавање сагласности за изградњу додатних елемената државног пута из члана 84. став 3. овог закона и издавање сагласности за изградњу аутобуског стајалишта из члана 85. став 2. овог закона.

Акти из става 1. тач. 4), 5), 6), 7) и 8) и става 2. овог члана издају се на основу претходно издатих саобраћајно-техничких услова.

Управљач јавног пута дужан је да одлучи по захтеву за:

- 1) издавање услова за израду техничке документације из става 1. тач. 1) и 2) овог члана у року прописаном законом којим се уређује планирање и изградња;
- 2) издавање сагласности, односно дозволе из става 1. тач. 3), 4) и 8) овог члана, у року од осам радних дана од дана подношења захтева;
- 3) издавање дозволе, односно одобрења из става 1. тач. 5), 6) и 7) овог члана, у року од 30 дана од дана подношења захтева.

Управљач државног пута дужан је да одлучи по захтеву за издавање сагласности за изградњу додатних елемената државног пута из члана 84. став 3. овог закона и издавање сагласности за изградњу аутобуског стајалишта из члана 85. став 2. овог закона, у року од 15 дана од дана подношења захтева.

Против акта из става 1. овог члана, може се изјавити жалба Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно надлежном органу јединице локалне самоуправе, у року од 15 дана од дана достављања тог акта.

Управљач јавног пута дужан је да о акту донетом у вршењу јавних овлашћења води евиденцију коју ажурира на дневном нивоу и објављује на својој интернет страници.

Уколико се решење из става 1. тач. 1) и 2) овог члана издаје инвеститору који је физичко лице, евиденција садржи име, презиме и адресу инвеститора.

Евиденција о издатим актима из става 1. тач. 3) - 8) овог члана садржи податке о правном лицу, односно предузетнику (назив и седиште правног лица, односно предузетника).

Саобраћајно-технички услови

Члан 18.

Саобраћајно-технички услови из члана 17. став 2. овог закона садрже нарочито:

- 1) ознаку и број јавног пута;
- 2) назив или број деонице јавног пута;
- 3) почетну и крајњу стационажу деонице јавног пута;
- 4) почетну и крајњу стационажу дела јавног пута за који се издају саобраћајно технички услови;

- 5) опште услове;
- 6) посебне услове;
- 7) катастарске парцеле дела јавног пута за који се издају саобраћајно-технички услови.

V. ФИНАНСИРАЊЕ ЈАВНИХ ПУТЕВА

Извори финансирања

Члан 19.

Финансирање изградње, реконструкције, одржавања и заштите јавног пута обезбеђује се из:

- 1) накнада за употребу јавног пута;
- 2) буџета Републике Србије, аутономне покрајине и јединице локалне самоуправе;
- 3) финансијских кредита;
- 4) улагања домаћих и страних лица;
- 5) других извора у складу са законом.

Накнаде за употребу јавног пута

Члан 20.

За употребу јавног пута плаћају се накнаде, и то:

- 1) накнада за ванредни превоз;
- 2) накнада за постављање рекламних табли, рекламних паноа, уређаја за обавештавање или оглашавање на државном путу, односно на другом земљишту које користи управљач државног пута, у складу са прописима;
- 3) посебна накнада за употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта (у даљем тексту: путарина);
- 4) накнада за прекомерно коришћење јавног пута, његовог дела или путног објекта;
- 5) накнада за коришћење делова путног земљишта јавног пута;
- 6) накнада за коришћење другог земљишта које користи управљач јавног пута;
- 7) накнада за постављање водовода, канализације, електричних, телефонских и телеграфских водова и сл. на јавном путу;
- 8) годишња накнада за коришћење комерцијалних објеката којима је омогућен приступ са јавног пута;
- 9) накнада за употребу државног пута за возила регистрована у иностранству.

Накнада из става 1. тач. 2), 6), 7) и 8) овог члана плаћа се приликом закључења уговора управљача јавног пута са лицем које плаћа накнаду за употребу јавног пута.

Накнада из става 1. тачка 9) овог члана примењује се по принципу реципроцитета у складу са међународним уговорима и другим међународноправним актима који се закључују ради спровођења међународних уговора.

Накнада из става 1. тачка 7) овог члана не плаћа се ако су објекти, уређаји, опрема или инсталације који се постављају на јавном путу у јавној својини Републике Србије, односно правног лица чији је оснивач Република Србија.

Накнада из става 1. тачка 7) овог члана не плаћа се ако су објекти, уређаји, опрема или инсталације који се постављају на јавном путу у јавној својини јединице локалне самоуправе, односно правног лица чији је оснивач или већински власник јединица локалне самоуправе.

Забрана дискриминације

Члан 21.

Накнаде за употребу јавних путева не могу да се одређују на начин на који би се дискриминисали корисници јавних путева према националности, државној припадности, односно пословном седишту, регистрацији возила, месту поласка, односно одредишту.

Прописивање накнада утврђених овим законом које се односе на домаће и стране превознике, односно остале учеснике у саобраћају не може да садржи дискриминаторске одредбе.

Овлашћење за утврђивање висине накнада

Члан 22.

Влада утврђује висину накнаде из члана 20. став 1. тачка 9) овог закона.

Управљач јавног пута утврђује висину накнаде из члана 20. став 1. тач. 1) - 8) овог закона.

Одлука о висини накнаде из става 2. овог члана за државни пут, доноси се уз сагласност Владе, а за општински пут, односно улицу, уз сагласност надлежног органа јединице локалне самоуправе.

Уплата средстава остварених од накнаде

Члан 23.

Средства остварена од накнада из члана 20. став 1. тач. 1) - 9) овог закона, представљају приход управљача јавног пута, и то:

- 1) за употребу државних путева, управљачу државног пута;
- 2) за употребу општинских путева и улица, управљачима тих путева и улица.

Наплату накнаде из члана 20. став 1. тачка 9) овог закона, организује управљач државног пута на граничним прелазима.

Намена коришћења средстава остварених од накнада

Члан 24.

Средства од накнада из члана 20. овог закона, користе се за изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавних путева, као и за трошкове коришћења и отплату кредита за наведене намене.

Ослобађање од обавезе плаћања накнада

Члан 25.

Накнада из члана 20. став 1. тачка 3) овог закона не плаћа се за возила:

- 1) Министарства унутрашњих послова;

- 2) хитне помоћи;
- 3) Војске Србије и возила мобилисана за потребе Војске Србије;
- 4) професионалних ватрогасних јединица, добровољних ватрогасних друштава и ватрогасних јединица правних лица која имају ватрогасну службу организовану по прописима о заштити од пожара;
- 5) под пратњом и возила са првенством пролаза, која су одређена законом којим се уређује безбедност саобраћаја на путевима.

Члан 26.

Накнада из члана 20. став 1. тачка 3) овог закона не плаћа се по одобрењу управљача јавног пута за возила:

- 1) особа са утврђеним инвалидитетом са 80% или више процената телесног оштећења, односно особа код којих је утврђено телесно оштећење које има за последицу неспособност доњих екстремитета 60% или више процената, за један лични аутомобил који имају у свом власништву, односно који користе по основу уговора о лизингу, када се особа са утврђеним инвалидитетом налази у возилу;
- 2) републичке инспекције за државне путеве и републичке инспекције за друмски саобраћај;
- 3) привредних друштава и других правних лица, односно предузетника који обављају послове одржавања и заштите јавног пута за чије коришћење се плаћа путарина;
- 4) која су у функцији организовања и наплате путарине;
- 5) за превоз лица и материјалних добара у оквиру домаћих или међународних хуманитарних акција;
- 6) возила међународних мировних мисија.

За возила из става 1. тач. 5) и 6) овог члана дозвола се издаје појединачном возилу за појединачну возњу.

Министар ближе уређује начин и поступак издавања одобрења из става 1. тачка 1) овог члана.

VI. ПУТАРИНА

Начин одређивања и плаћања

Члан 27.

Путарина је накнада за употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта и плаћа се у износу који је се утврђује у зависности од категорије возила и дужине пређене деонице јавног пута, његовог дела или путног објекта.

Путарина обухвата инфраструктурну накнаду и накнаду за екстерне трошкове.

Попусти или снижења не могу се одобрити ниједном кориснику јавног пута у погледу елемента путарине који се односи на накнаду за екстерне трошкове.

Ближе критеријуме за утврђивање висине накнаде за употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта, услове попуста или снижења инфраструктурне накнаде, изглед и садржину рачуна који се издаје кориснику јавног пута, његовог дела или путног објекта за укупан износ наплаћене путарине, прописује Министар.

Управљач јавног пута може, уз сагласност Владе, одобрити стимулативне моделе плаћања за електронску наплату путарине.

Електронска наплата путарине (ЕНП)

Члан 28.

Управљач државног пута дужан је да обезбеди електронски систем за наплату путарине за употребу државног пута, његовог дела или путног објекта у складу са прописима који уређују област електронских комуникација.

Начин електронске наплате путарине (у даљем тексту: ЕНП) прописује Министар.

Европска електронска наплата путарине (ЕЕНП)

Члан 29.

Управљач државног пута дужан је да приступи систему Европске електронске наплате путарине.

Влада прописује начин успостављања и примене, односно функционисања система ЕЕНП-а, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.

Министар прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута.

Заштита података о личности

Члан 30.

Управљач државног пута дужан је да податке о личности корисника државног пута, за потребе наплате путарине, ЕНП и ЕЕНП, обрађује у складу са прописима о заштити података о личности и прописима о заштити података и сигурности у електронским комуникацијама.

Члан 31.

Управљач државног пута за потребе наплате путарине и ЕНП обрађује следеће податке о личности: видео запис возила; регистарске ознаке возила; датум, место и време започињања и окончања употребе државног пута.

За потребе издавања одобрења из члана 26. овог закона, управљач државног пута обрађује следеће податке о личности подносиоца захтева: име и презиме; јединствени матични број грађана; број личне карте; фотографију; адресу; марку и регистарску ознаку возила; име и презиме власника возила.

Подаци из става 1. овог члана чувају се шест месеци, а најдуже годину дана од дана настанка, односно до окончања судског поступка уколико се видео запис користи као доказни материјал.

Подаци из става 2. овог члана чувају се најдуже годину дана од престанка коришћења издатог одобрења.

Управљач државног пута за потребе ЕНП-а у сврху закључења уговора о купопродаји уређаја за ЕНП обрађује следеће податке о личности: име и презиме; јединствени матични број грађана; број личне карте; адресу; марку и регистарску ознаку возила.

Подаци из става 5. овог члана чувају се најдуже годину дана од дана истека уговора.

VII. ЗАШТИТА ЈАВНИХ ПУТЕВА И ВАНРЕДНИ ПРЕВОЗ

Мере за спречавање угрожавања стабилности пута

Члан 32.

Ради спречавања угрожавања стабилности јавног пута и обезбеђивања услова за несметано одвијање саобраћаја и режима саобраћаја на јавном путу, носилац права службености на јавном путу, концесионар и носилац права грађења, као и других права у складу са законом, може да изводи радове на јавном путу (грађење, односно постављање линијског инфраструктурног објекта на јавном путу: железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура), ако је за извођење тих радова прибавио услове и решење из члана 17. став 1. тачка 2) овог закона.

Забрана изградње у заштитном појасу

Члан 33.

У заштитном појасу поред јавног пута ван насеља, забрањена је изградња грађевинских или других објеката, као и грађење и постављање постројења, уређаја и инсталација, осим изградње саобраћајних површина пратећих, функционалних, садржаја јавног пута, као и постројења, уређаја и инсталација који служе потребама јавног пута и саобраћаја на јавном путу.

У заштитном појасу из става 1. овог члана може да се гради, односно поставља линијски инфраструктурни објекат: железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура и слично, ако су за извођење тих радова прибављени услови и решење из члана 17. став 1. тачка 2) овог закона.

Управљач јавног пута дужан је да обезбеди надзор над извођењем радова из става 2. овог члана.

Ширина заштитног појаса

Члан 34.

Заштитни појас са сваке стране јавног пута, ван насеља, има следеће ширине:

- 1) државни путеви I реда - аутопутеви, 40 метара;
- 2) остали државни путеви I реда, 20 метара;
- 3) државни путеви II реда, 10 метара;
- 4) општински путеви, 5 метара.

Изузетно од става 1. тачка 1) овог члана, заштитни појас може бити и веће ширине, ако је планским документом предвиђена изградња функционалних садржаја пута и пратећих садржаја пута за потребе корисника.

Одредбе става 1. овог члана у погледу ширина заштитног појаса примењују се и у насељима, осим ако то није другачије одређено планским документом.

Граница експропријације

Члан 35.

Граница експропријације за јавне путеве у изградњи налази се са сваке стране јавног пута, мерено на спољну страну од границе путног земљишта, на минималном одстојању од:

- 1) аутопутеви 5 метара;
- 2) остали државни путеве I реда 3 метра;
- 3) државни путеве II реда 3 метра;
- 4) општински путеве 1 метар.

Појас контролисане изградње

Члан 36.

Појас контролисане изградње, мерено од граница заштитног појаса јавног пута, ван насеља, има следеће минималне ширине:

- 1) аутопутеви 40 метара;
- 2) остали државни путеве I реда 20 метара;
- 3) државни путеве II реда 10 метара;
- 4) општински путеве 5 метара.

Изградња објеката у појасу контролисане изградње дозвољена је на основу донетих планских докумената који обухватају тај појас.

Ограде, дрвеће и засади поред јавног пута

Члан 37.

Забрањено је подизање ограда, дрвећа и засада поред јавног пута, на начин којим се омета захтевана прегледност јавног пута и угрожава безбедност саобраћаја.

Прегледност раскрсница јавног пута

Члан 38.

На раскрсници јавног пута са другим путем и на укрштању јавног пута са железничком пругом у истом нивоу, морају се обезбедити зоне захтеване прегледности у складу са техничким условима за пројектовање.

На растојању којим је одређена захтевана прегледност забрањено је подизати засаде, ограде и дрвеће, остављати предмете и материјале, постављати постројења и уређаје, градити објекте, односно вршити друге радње којима се омета прегледност јавног пута.

Власник, односно непосредни држалац земљишта, које се налази на растојању којим је одређена захтевана прегледност, дужан је да поступи по захтеву управљача јавног пута и уклони засаде, ограде, дрвеће, предмете, материјале, постројења, уређаје и објекте из става 2. овог члана, у циљу обезбеђења захтеване прегледности пута.

Лица из става 3. овог члана имају право на накнаду штете због ограничења коришћења земљишта у зони захтеване прегледности, коју плаћа управљач јавног пута.

Обавезе управљача инфраструктурног објекта постављеног у јавни пут

Члан 39.

Лице које управља инфраструктурним објектом уграђеним, односно постављеним у јавни пут: железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура, дужно је да одржава тај објекат на начин којим се не оштећује јавни пут, односно не угрожава безбедност саобраћаја или не омета одржавање јавног пута.

Лице из става 1. овог члана дужно је да у року од осам дана пре почетка радова обавести управљача јавног пута о радовима на одржавању објекта којим управља.

У случају оштећења, односно квара објеката, постројења, уређаја, инсталација или водова из става 1. овог члана, лице које управља тим објектима, дужно је да без одлагања приступи отклањању оштећења, односно квара и истовремено о предузетим радовима обавести управљача јавног пута.

После отклањања оштећења, односно квара на свом објекту, лице које управља тим објектом дужно је да отклони оштећење на јавном путу и врати га у првобитно и технички исправно стање.

Управљач јавног пута дужан је да по пријему обавештења из ст. 2. и 3. овог члана обезбеди стручни надзор над извођењем радова из ст. 1. и 3. овог члана.

Трошкове извођења радова и ангажовања стручног надзора из ст. 1, 3, 4. и 5. овог члана сноси лице из става 1. овог члана.

Заштитна ограда поред јавног пута

Члан 40.

Ради несметаног и безбедног одвијања саобраћаја и заштите јавног пута од оштећења, на местима на којима се окупљају грађани у великом броју или постоје интензивни пешачки токови (спортски стадиони, сајмишта, школе, јавни локали и сл.) или на местима која се користе за држање стоке у већем броју (пашњаци, ергеле и сл.), а која се налазе поред јавног пута са великом густином саобраћајног тока, поставља се одговарајућа ограда којом се то место одваја од јавног пута ако управљач јавног пута утврди потребу за њеним постављањем.

Постављањем ограде из става 1. овог члана не може се умањити захтевана прегледност на јавном путу.

Управљач јавног пута одређује услове и начин постављања и одржавања ограде из става 1. овог члана.

Ограду су дужни да поставе и одржавају непосредни држаоци земљишта или објеката из става 1. овог члана.

Ако непосредни држаоци земљишта или објеката не поставе или не одржавају ограде, постављање, односно одржавање извршиће управљач јавног пута о њиховом трошку.

Саобраћајни прикључак на јавни пут

Члан 41.

Саобраћајни прикључак на јавни пут гради се у складу са законом којим се уређује планирање и изградња и на основу издатих услова и решења из члана 17. став 1. тачка 1) овог закона.

Управљач јавног пута издаће решење из става 1. овог члана ако утврди да су кумулативно испуњени следећи услови:

1) није могуће извршити повезивање општинског, односно некатегорисаног пута, односно улице са општинским, односно некатегорисаним путем, односно улицом који већ имају изведену раскрсницу, укрштај или прикључак на државни пут;

2) саобраћајни прикључак из става 1. овог члана нема штетне последице за несметано и безбедно одвијање саобраћаја на јавном путу.

Прилагођавање саобраћајног прикључка и прилаза потребама одвијања саобраћаја на јавном путу

Члан 42.

Уколико се у зони изграђеног саобраћајног прикључка на државни пут или општински пут, за чију изградњу је прибављено решење о испуњености услова управљача пута, промене саобраћајни захтеви (оптерећење, структура, врста и режим тока) врши се реконструкција саобраћајног прикључка тако да се елементи саобраћајног прикључка прилагоде новонасталим саобраћајним захтевима.

Одлуку о прилагођавању саобраћајног прикључка потребама одвијања саобраћаја на јавном путу доноси управљач тог пута.

Трошкове израде техничке документације, прибављања локацијских услова, грађевинске и употребне дозволе за реконструкцију саобраћајног прикључка, као и трошкове набавке и постављања саобраћајне сигнализације и опреме из става 1. овог члана сноси непосредни држалац непокретности која се прикључује на државни, односно општински пут.

Техничком прегледу изграђеног саобраћајног прикључка из става 1. овог члана присуствује овлашћени представник управљача пута.

Укрштање или прикључивање земљаног и прилазног пута на јавни пут

Члан 43.

Земљани пут, који се укршта или прикључује на јавни пут, мора се изградити са тврдом подлогом или са истим коловозним застором као и јавни пут са којим се укршта, односно на који се прикључује, у ширини од најмање пет метара и у дужини од најмање 40 метара за државни пут I реда, 20 метара за државни пут II реда и 10 метара за општински пут и улицу, рачунајући од ивице коловоза јавног пута.

На начин из става 1. овог члана мора се изградити и прилазни пут који се прикључује на јавни пут.

Трошкови изградње земљаног, односно прилазног пута и трошкови пресецања путева

Члан 44.

Трошкове изградње пута из члана 43. овог закона сноси инвеститор радова на изградњи земљаног, односно прилазног пута који се прикључује на јавни пут.

Ако приликом изградње или реконструкције јавни пут пресеца други јавни пут, инвеститор радова на изградњи, односно реконструкцији јавног пута сноси трошкове изградње пута са истим коловозним застором као на јавном путу у ширини и дужинама из члана 43. став 1. овог закона.

Ако приликом изградње или реконструкције јавни пут пресеца земљани пут из члана 43. став 1. овог закона, трошкове изградње земљаног пута са тврдом подлогом или истим коловозним застором као и јавни пут са којим се укршта, односно на који се прикључује, сноси инвеститор радова на изградњи, односно реконструкцији јавног пута.

Смањење броја саобраћајних прикључака

Члан 45.

Управљач државног пута дужан је да, приликом реконструкције државног пута, смањи број раскрсница и саобраћајних прикључака, прилазних и некатегорисаних путева на државни пут, на најмањи могући број, а у циљу повећања капацитета и повећања нивоа безбедности саобраћаја на државном путу.

Јединица локалне самоуправе дужна је да планском документацијом смањи број саобраћајних прикључака на државни пут на најмањи могући број.

Заштита јавног пута од воде, снежних лавина, буке, заслепљујућих ефеката и других штетних утицаја

Члан 46.

Сусед јавног пута дужан је да омогући слободно отицање воде, постављање-снегобрана и одлагање снега са јавног пута на његово земљиште уз накнаду, која не може бити нижа од тржишне, због ограничења права имовине на земљишту, односно накнаду проузроковане штете.

Сусед јавног пута дужан је да омогући прилаз јавном путу или путном објекту ради извођења радова на одржавању јавног пута или путног објекта уз накнаду проузроковане штете.

Управљач јавног пута дужан је да закључи уговор са суседом јавног пута да на суседовом земљишту изгради одводне канале и друге уређаје за одвођење воде од трупа пута, као и да постави уређаје за заштиту пута и саобраћаја, односно подигне засаде за заштиту јавног пута и саобраћаја од снежних лавина, буке, заслепљујућих ефеката и других штетних утицаја, ако се исти не могу изградити, поставити, односно подићи на јавном путу.

Одредбе ст. 1 - 3. овог члана сходно се примењују и на власнике, односно непосредне држаоце земљишта, у случају када се њихово земљиште користи у исте сврхе.

Заштита јавног пута од спирања и одроњавања

Члан 47.

Ради заштите јавног пута од спирања и одроњавања, управљач јавног пута, дужан је, ако природа земљишта допушта, да косине усека, засека и

насипа, као и путно земљиште осигура хортикултурним и другим мерама, тако да се не умањује захтевана прегледност и безбедност саобраћаја на јавном путу.

Засади из става 1. овог члана морају се уредно одржавати и обнављати.

Постављање реклама на јавном путу и заштитном појасу пута

Члан 48.

Рекламне табле, рекламни панои, уређаји за обавештавање или оглашавање могу се постављати на државном путу, односно поред тог пута на удаљености од седам метара, односно на општинском путу и поред тог пута на удаљености од пет метара, мерено са спољне стране од ивице коловоза.

На аутопуту и припадајућем заштитном појасу тог пута, није дозвољено постављање рекламних табли, рекламних паноа, уређаја за обавештавање или оглашавање, осим на одмориштима, и то на начин да се не угрожава безбедност саобраћаја на аутопуту.

Мере забране предузимања одређених активности на путу

Члан 49.

На јавном путу забрањено је:

- 1) трајно заузимање пута, а привремено заузеће пута је могуће, уз претходно прибављену сагласност управљача пута;
- 2) извођење радова на путу који нису у вези са изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом пута, без сагласности управљача пута;
- 3) извођење радова носилаца права службености и других права установљених на путу којима се оштећује пут или угрожава несметано и безбедно одвијање саобраћаја;
- 4) испуштање вода, отпадних вода и других течности на пут;
- 5) спречавање отицања вода са пута, а посебно из путног јарка и из пропуста кроз труп пута и спречавање даљег отицања вода ка њиховим реципијентима;
- 6) просипање, остављање или бацање материјала, ствари и смећа на пут;
- 7) замашћивање пута мазивима или другим сличним материјама;
- 8) постављање и коришћење светла или других уређаја, односно предмета на путу и поред пута којима се омета безбедно одвијање саобраћаја на путу;
- 9) извођење пољопривредних радова на банкама, косинама и путном земљишту;
- 10) вучење предмета, материјала, оруђа и других врста терета по путу (греде, балвани, гране, камени блокови, плугови, дрљаче и сл.);
- 11) спуштање низ косине засека, усека и насипа пута, дрвене грађе, дрва за огрев, камења и другог материјала;
- 12) паљење траве и другог растиња на путу, као и отпадних предмета и материјала;

13) паљење траве и другог растиња на земљишту суседа пута, уколико се тиме угрожава безбедност одвијања саобраћаја и умањује захтевана прегледност на путу;

14) кочење запрежних возила спречавањем окретања точкова;

15) укључивање возила на пут и искључивање са пута ван прикључка или укрштаја;

16) заустављање или остављање возила којим се омета коришћење пута;

17) нерегулисано вођење бујичних водотокова који могу да оштете пут;

18) отварање пролаза за возила и пешаке на жичаним оградама пратећих садржаја поред аутопута;

19) свако друго чињење којим се оштећује или би се могао оштетити пут, умањити захтевана прегледност, омета одвијање саобраћаја, односно угрожава безбедно одвијање саобраћаја на путу.

Мере ради спречавања оштећења јавног пута и ради спречавања ометања безбедног одвијања саобраћаја

Члан 50.

Управљач јавног пута дужан је да у обављању послова заштите јавног пута, свакодневно спроводи активности на утврђивању заузећа јавног пута, бесправног извођења радова на јавном путу и у заштитном појасу и свих других чињења којима се битно оштећује или би се могао оштетити јавни пут или ометати безбедно одвијање саобраћаја на јавном путу.

Управљач јавног пута, у случајевима из става 1. овог члана, дужан је да без одлагања, поднесе инспекцији за путеве писани захтев који се заснива на тачном и потпуном чињеничном стању, ради спровођења инспекцијских мера.

Захтев из става 2. овог члана, садржи изјаву овлашћеног представника управљача јавног пута и податке из евиденције о јавном путу коју је управљач јавног пута дужан да води у складу са овим законом.

Мера ограничења коришћења јавног пута

Члан 51.

Управљач јавног пута дужан је да код Министарства, односно органа јединице локалне самоуправе надлежног за послове саобраћаја, покрене поступак за ограничавање коришћења јавног пута, ако је јавни пут у таквом стању да:

1) саобраћај није могућ или је могућ саобраћај само појединих врста возила;

2) саобраћај појединих врста возила може бити штетан за јавни пут;

3) ако то захтевају основани разлози који се односе на заштиту јавног пута и безбедност саобраћаја.

Истовремено са покретањем поступка из става 1. овог члана, управљач јавног пута дужан је да предузме мере обезбеђења јавног пута постављањем саобраћајне сигнализације.

Управљач јавног пута о предузетим мерама обавештава министарство надлежно за унутрашње послове, а јавност путем средстава јавног информисања.

Постављену саобраћајну сигнализацију управљач јавног пута уклања по престанку околности из става 1. овог члана.

Режим саобраћаја у зимском периоду

Члан 52.

Управљач јавног пута најкасније до 1. октобра текуће године покреће поступак за доношење решења о техничком регулисању саобраћаја, за период од 1. новембра текуће календарске године до 1. априла наредне календарске године.

Министарство, односно орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја доноси решење из става 1. овог члана најкасније до 15. октобра текуће календарске године.

Саставни део решења из става 2. овог члана је план зимског одржавања јавних путева који доноси управљач јавног пута и који садржи програм активности на зимском одржавању са приказом локација на које се врши постављање саобраћајних знакова за период из става 1. овог члана.

Управљач јавног пута дужан је да путем средстава јавног информисања благовремено обавести учеснике у саобраћају о измени режима саобраћаја на јавним путевима у периоду од 1. новембра текуће календарске године до 1. априла наредне календарске године.

Управљач јавног пута дужан је да о постављеној саобраћајној сигнализацији у складу са изменом режима саобраћаја из става 1. овог члана обавести министарство надлежно за унутрашње послове и инспекцију за путеве.

Опремљеност точкова и гусеница на моторним возилима која саобраћају на јавним путевима

Члан 53.

Моторна и прикључна возила која саобраћају на јавним путевима морају имати точкове са пнеуматичима.

Изузетно од става 1. овог члана, возило са гусеницама може саобраћати на јавном путу са савременим коловозним застором ако су гусенице заштићене облогом са равним површинама или другим одговарајућим облогама.

Возила Војске Србије не морају да испуњавају услове из става 2. овог члана, а управљач јавног пута има право на накнаду штете која је тиме проузрокована.

Запрежна возила укупне масе до три тоне приликом учешћа у саобраћају на путу не морају имати точкове са пнеуматичима.

Издавање дозволе као услов за вршење ванредног превоза

Члан 54.

Превоз возилом, односно скупом возила која сама или са теретом прекорачују прописима дозвољено осовинско оптерећење, највећу дозвољену укупну масу, ширину, дужину или висину, сматра се ванредним превозом.

Ванредни превоз може се вршити на територији Републике Србије у друмском саобраћају, односно међународном превозу у друмском саобраћају, на основу дозволе коју на захтев власника, односно корисника возила, издаје управљач јавног пута за сваки појединачни превоз, односно више превоза.

Услови које мора да испуни подносилац захтева за издавање дозволе за ванредни превоз су:

- 1) да је регистрован у Републици Србији;
- 2) да је превозник, правно лице или предузетник, коме је претежна делатност друмски превоз терета или обавља остале пратеће делатности у саобраћају.

Страни превозник захтев за издавање дозволе за ванредни превоз подноси преко лица из става 3. овог члана.

Дозволом из става 2. овог члана одређује се начин и услови превоза, као и износ накнаде за ванредни превоз.

Министар прописује начин и услове под којима возила, односно скупови возила којима се обавља ванредни превоз могу учествовати у саобраћају на путу.

Министар прописује ближе услове издавања дозволе, врсте дозвола, рокове важења дозвола, као и садржај и изглед обрасца дозволе за обављање ванредног превоза.

Разлози за одбијање издавања дозволе за вршење ванредног превоза

Члан 55.

Дозволу за ванредни превоз управљач јавног пута не може издати ако техничко експлоатационе карактеристике јавног пута на којем се обавља ванредни превоз не омогућавају безбедан саобраћај возила, односно скупа возила којим се обавља ванредни превоз, као и свих осталих учесника у саобраћају на том путу.

Врсте дозвола

Члан 56.

Дозвола за ванредни превоз издаје се за више превоза или један превоз и једно возило, односно скуп возила.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, за ванредне превозе који се обављају у исто време и релацији са више возила, односно скупова возила, управљач јавног пута може издати једну дозволу, под условом да се возила крећу у колони.

Када је дозволом за ванредни превоз условљено да се ванредни превоз мора обавити уз пратњу возила министарства надлежног за унутрашње послове, дозвола за ванредни превоз издаје се по претходно прибављеној сагласности тог министарства.

Евиденција о издатим дозволама за вршење ванредног превоза

Члан 57.

Евиденцију о издатим дозволама за ванредни превоз води управљач јавног пута у писаној, односно електронској форми.

Евиденција из става 1. овог члана садржи податке о превознику којем је издата дозвола (назив и седиште превозника), податке о врсти издате дозволе, броју под којим је дозвола издата, датуму издавања и року важења дозволе, као и податке о јавном путу на коме се обавља ванредни превоз.

Управљач јавног пута дужан је да на својој интернет страници објављује евиденцију о издатим дозволама за ванредни превоз, ажурирану на дневном нивоу.

Ванредни превоз за чије обављање се не издаје дозвола

Члан 58.

Ванредни превоз се може обавити без дозволе за ванредни превоз, у случају када се превоз обавља за:

- 1) потребе одбране земље;
- 2) потребе спречавања и отклањања последица елементарних непогода и других несрећа;
- 3) извршавање задатака из делокруга министарства надлежног за послове одбране, односно министарства надлежног за унутрашње послове, односно службе за ванредне ситуације, ако се ванредни превоз обавља под надзором министарства надлежног за послове одбране, односно министарства надлежног за унутрашње послове, односно службе за ванредне ситуације.

Орган, односно служба у чијем делокругу је обављање послова из става 1. тачка 3) овог члана дужан је да обављање ванредног превоза, пре почетка, усагласи са управљачем јавног пута.

О обављању ванредног превоза из става 1. овог члана обавештава се министарство надлежно за унутрашње послове.

Накнада штете и трошкови праћења ванредног превоза

Члан 59.

Ванредни превоз се мора обављати на прописан начин и у складу са условима утврђеним у дозволи за ванредни превоз.

Лице које обавља ванредни превоз дужно је да надокнади штету управљачу јавног пута која је настала услед обављања ванредног превоза на јавном путу.

Када је дозволом за ванредни превоз утврђено да се ванредни превоз мора обавити уз пратњу возила министарства надлежног за унутрашње послове, трошкове праћења сноси лице које обавља ванредни превоз.

Контрола ванредног превоза

Члан 60.

Контролу ванредног превоза на јавном путу врши овлашћено лице Министарства, односно овлашћено лице органа јединице локалне самоуправе надлежног за послове саобраћаја и овлашћено службено лице министарства надлежног за унутрашње послове.

Мерење осовинских оптерећења, укупне масе и димензија возила која саобраћају на јавном путу, врши управљач јавног пута уз присуство овлашћеног лица Министарства, односно овлашћеног лица органа јединице локалне самоуправе надлежног за послове саобраћаја.

Возило којим се обавља ванредни превоз, без дозволе из члана 54. став 2. овог закона, искључује из саобраћаја на јавном путу овлашћено лице из става 1. овог члана и одређује место паркирања возила до прибављања дозволе.

За време трајања искључења из саобраћаја забрањено је коришћење возила које је у вршењу контроле искључено из саобраћаја, осим до места паркирања одређеног у ставу 2. овог члана.

Лице које обавља ванредни превоз сноси трошкове:

1) извршених мерења спроведених при контроли ванредног превоза, ако се утврди да нису испуњени прописани услови, односно услови утврђени у дозволи за ванредни превоз;

2) извршених мерења спроведених ради утврђивања престанка разлога за искључење возила из саобраћаја;

3) паркирања возила које је искључено из саобраћаја при контроли ванредног превоза;

4) обављеног ванредног превоза на пређеном путу, од места почетка превоза до места вршења контроле, односно до места усклађивања вредности параметара возила са прописаним вредностима и свих штета које су том приликом начињене путу.

Дозволу за ванредни превоз управљач јавног пута не може издати ако лице које обавља ванредни превоз није измирило трошкове прописане одредбама става 4. овог члана, а који су настали при претходно обављеним ванредним превозима.

Министар ближе прописује начин обављања контроле ванредног превоза.

Прекомерна употреба јавног пута

Члан 61.

Прекомерна употреба јавног пута подразумева привремено или трајно учешће тешких теретних возила у проценту већем од 50% у односу на укупан број теретних возила на одређеном јавном путу или његовом делу, који се обавља за потребе лица које изводи радове на изградњи или реконструкцији или обавља привредну делатност чија природа захтева тако извршене превозе (експлоатација камена, минерала, угља, дрвета и сл.).

Под тешким теретним возилима из става 1. овог члана, сматрају се возила укупне масе веће од 7,5 тона.

Правна или физичка лица чије обављање привредне делатности захтева прекомерну употребу јавног пута теретним возилима, плаћају накнаду за прекомерну употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта.

Министар прописује методологију за утврђивање прекомерне употребе јавног пута, његовог дела или путног објекта.

Уклањање или означавање ствари, материја или возила са јавног пута

Члан 62.

Лице које је власник, односно држалац ствари, материја или возила са кога потичу ствари, односно материје, које су се нашле на јавном путу и које могу оштетити јавни пут или угрозити безбедност саобраћаја, дужно је да их без одлагања уклони или означи.

Ако лице које је власник, односно држалац ствари, материја или возила са кога потичу, не поступи на начин прописан у ставу 1. овог члана, управљач јавног пута дужан је да предузме мере да се ствари, односно материје уклоне или означе, у року који не може бити дужи од 12 сати.

Трошкове уклањања ствари и материја са јавног пута, односно њихово означавање из става 2. овог члана сноси лице из става 1. овог члана.

Уклањање ствари и материја са јавног пута мора бити извршено без наношења штете јавном путу.

Означавање и уклањање онеспособљеног возила за даљу вожњу

Члан 63.

Лице које је возач, власник или држалац онеспособљеног возила за даљу вожњу на јавном путу, дужно је да ради безбедног одвијања саобраћаја, одмах означи возило на начин одређен прописима о безбедности саобраћаја и предузме мере да се возило у најкраћем року, који не може бити дужи од два сата, уклони са јавног пута.

Ако лице које је возач, власник или држалац онеспособљеног возила за даљу вожњу на јавном путу, не поступи на начин прописан у ставу 1. овог члана, управљач јавног пута је дужан да одмах предузме мере за означавање, односно уклањање тог возила у року који не може бити дужи од два сата од истека рока из става 1. овог члана.

Трошкове уклањања возила са јавног пута, односно њиховог означавања из става 2. овог члана сноси лице које је возач, власник или држалац онеспособљеног возила за даљу вожњу на јавном путу.

Уклањање возила са јавног пута мора бити извршено без наношења штете јавном путу.

Одржавање спортске, односно друге приредбе на јавном путу

Члан 64.

У случају одржавања спортске, односно друге приредбе на јавном путу, према закону којим се уређује безбедност саобраћаја на путевима, а која захтева обуставу саобраћаја или другу измену у режиму саобраћаја, Министарство, односно орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја, доноси решење о техничком регулисању саобраћаја.

Решење из става 1. овог члана доноси се по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута на којем се одржава спортска, односно друга приредба на јавном путу и управљача јавног пута на који се саобраћај преусмерава.

Организатор спортске, односно друге приредбе сноси трошкове постављања саобраћајне сигнализације и опреме којом се врши обустава саобраћаја или измена у режиму саобраћаја, као и трошкове обавештавања јавности и предузетих мера обезбеђења.

Решење из става 1. овог члана Министарство, односно орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја, доставља организатору спортске, односно друге приредбе, министарству надлежном за унутрашње послове и управљачу јавног пута на којем ће се одржати спортска или друга приредба.

Обавештавање о стању и проходности путева

Члан 65.

Управљач јавног пута дужан је да благовремено и на погодан начин обавештава јавност и кориснике путева о стању и проходности јавних путева, а у

случају предвиђених ограничења, односно обустава саобраћаја на јавном путу, у року од 48 сати пре почетка примене наведених мера.

Обустава саобраћаја

Члан 66.

Министарство, односно орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја доноси решење о обустави саобраћаја или обустави саобраћаја одређене врсте возила на јавном путу, његовом делу или путном објекту, на захтев управљача јавног пута, у следећим случајевима:

- 1) ако се јавни пут налази у таквом стању да се на њему не може одвијати саобраћај или се не може одвијати саобраћај одређене врсте возила;
- 2) ако би учешће одређених категорија возила у саобраћају наносило штету јавном путу, његовом делу или путном објекту;
- 3) ако то захтева извођење радова на реконструкцији и одржавању јавног пута;
- 4) ако то захтевају други разлози заштите јавног пута и безбедности саобраћаја на јавном путу.

Обустава саобраћаја на јавном путу, његовом делу или путном објекту, може бити привремена, а обустава саобраћаја за одређене врсте возила на јавном путу, његовом делу или путном објекту, може бити привремена или стална.

Управљач јавног пута дужан је да обавести територијално надлежну организациону јединицу министарства надлежног за унутрашње послове о обустави саобраћаја из става 1. овог члана.

VIII. ОДРЖАВАЊЕ ЈАВНИХ ПУТЕВА

Врсте одржавања јавних путева

Члан 67.

Одржавање јавног пута обухвата редовно одржавање, рехабилитацију и ургентно одржавање.

При извођењу радова на одржавању јавног пута управљач јавног пута дужан је да омогући безбедно одвијање саобраћаја.

Редовно одржавање јавних путева

Члан 68.

Редовно одржавање обухвата скуп активности, мера и радова, који се предузимају током дела или целе календарске године, на путној мрежи или на појединим деоницама пута, ради одржавања и очувања функционалне исправности јавног пута, путних објеката, саобраћајне сигнализације и опреме пута.

Радови на редовном одржавању јавног пута јесу нарочито:

- 1) преглед, утврђивање и оцена стања пута и путног објекта;
- 2) местимично поправљање оштећења коловозне конструкције и осталих елемената пута;
- 3) местимична површинска обрада коловозног застора;
- 4) чишћење коловоза и осталих елемената пута у границама путног земљишта;
- 5) одржавање и уређење банкина и берми;

- 6) одржавање косина насипа, усека и засека;
- 7) чишћење и одржавање јаркова, ригола, пропуста и других делова система за одводњавање пута;
- 8) замена деформисаних, дотрајалих или привремених пропуста за воду;
- 9) поправка, замена, допуна и обнављање саобраћајне сигнализације и опреме;
- 10) редовно чишћење и одржавање саобраћајне сигнализације и опреме;
- 11) замена, допуна и обнављање оштећене или дотрајале опреме пута и објеката и опреме за заштиту пута, саобраћаја и околине;
- 12) чишћење опреме пута и објеката и опреме за заштиту пута, саобраћаја и околине;
- 13) уређивање зелених површина у путном земљишту (кошење траве, крчење шибља и сечење дрвећа);
- 14) примена мера за уклањање, односно против задржавања снега и леда на коловозу јавног пута и саобраћајним површинама аутобуских стајалишта, паркиралишта, банкина, ригола.

Управљач јавног пута дужан је да изради саобраћајни пројекат који садржи начине обезбеђења зона радова на редовном одржавању јавног пута.

Управљач јавног пута Министарству, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја, подноси захтев за доношење решења о техничком регулисању саобраћаја чији је саставни део саобраћајни пројекат из става 3. овог члана.

Управљач јавног пута поставља привремену саобраћајну сигнализацију и опрему на основу решења о техничком регулисању саобраћаја које издаје Министарство, односно орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја.

Решење из става 4. овог члана издаје се са роком важења од годину дана од дана издавања решења.

Министар доноси пропис којим се ближе уређују врсте радова, технички услови и начин извођења радова на редовном одржавању.

Рехабилитација јавног пута

Члан 69.

Рехабилитација јавног пута јесте врста одржавања, тј. извођење радова на јавном путу и путном објекту у границама путног земљишта, ради очувања карактеристика јавног пута у истом или приближно истом стању које је било у тренутку његове изградње или последње реконструкције.

Радови на рехабилитацији јавног пута нарочито обухватају:

- 1) обнављање и замену дотрајалих коловозних конструкција, односно њених делова а нарочито наношење новог асфалтног слоја одређене носивости по целој ширини постојећег коловоза;
- 2) постављање шљунчаног, односно туцаничког застора на неасфалтираним путевима;
- 3) обраду површине коловозног застора или заптивање;

4) замену сложених дилатационих справа, изолације, коловоза, ограда, сливника, лежишта, оштећених секундарних елемената и дотрајалих пешачких стаза на мостовима, надвожњацима, подвожњацима и вијадуктима;

5) постављање система, опреме и уређаја из члана 14. овог закона за чије постављање није потребно прибавити грађевинску дозволу;

6) обнављање антикорозивне заштите челичних конструкција мостова, надвожњака, подвожњака и вијадуката;

7) замену или поправку постојећих дренажних система и хидроизолације у тунелима и поправке тунелске облоге;

8) поправку оштећених потпорних, обложних и порталних зидова;

9) замену дренажних и система за одводњавање јавног пута и путног објекта.

Радови из става 1. овог члана изводе се на основу техничког описа уз предмер радова.

Управљач јавног пута 15 дана пре почетка радова обавештава Министарство, надлежни орган аутономне покрајине, односно надлежног орган јединице локалне самоуправе о намери извођења радова на рехабилитацији уз достављање техничког описа и предмера и предрачуна радова, као и захтева за доношење решења о техничком регулисању саобраћаја чији је саставни део саобраћајни пројекат.

Управљач јавног пута је дужан да образује независну комисију која врши технички преглед изведених радова на рехабилитацији.

Управљач јавног пута дужан је да Министарству, надлежном органу аутономне покрајине, односно надлежном органу јединице локалне самоуправе, достави извештај о изведеним радовима на рехабилитацији јавног пута оверен од стране стручног надзора са записником о извршеном техничком прегледу изведених радова, у року од 30 дана од дана завршетка радова.

Министар доноси пропис којим се ближе уређују врсте радова, технички услови, начин извођења радова на рехабилитацији и садржина извештаја из става 6. овог члана.

Ургентно одржавање

Члан 70.

Радови на ургентном одржавању јавних путева обухватају радове које је нужно хитно извести ради отклањања штетних последица насталих елементарним непогодама и другим несрећама, ванредним и непредвиђеним околностима и обезбеђивања проходности пута и безбедног одвијања саобраћаја.

Ако је због елементарних непогода и других несрећа проглашена ванредна ситуација у складу са прописима којима се уређују ванредне ситуације, та одлука се односи на све јавне путеве који се налазе на територији на којој је проглашена ванредна ситуација.

Радовима на ургентном одржавању државних путева сматрају се и радови на отклањању недостатака по налогу инспектора за државне путеве, у складу са чланом 105. став 1. тачка 3) овог закона.

Управљач јавног пута је дужан да у року од три дана од почетка радова на ургентном одржавању обавести надлежну инспекцију уз приложени опис узрока и предузетих мера.

Уколико надлежна инспекција процени да обим и врста предузетих радова превазилази хитне радове упутиће управљача пута на примену одредаба закона којима се уређују послови на изградњи и реконструкцији путева.

Управљач јавног пута дужан је да обезбеди саобраћајни пројекат који садржи начине обезбеђења зона радова на ургентном одржавању јавног пута.

Министарство, односно орган јединице локалне самоуправе надлежног за послове саобраћаја, на захтев управљача јавног пута доноси решење о техничком регулисању саобраћаја, чији је саставни део саобраћајни пројекат из става 6. овог члана.

Решење из става 7. овог члана издаје се са роком важења од годину дана.

Надлежна инспекција може дати обавезујуће налоге за предузимање додатних мера заштите зоне радова.

Управљач јавног пута дужан је да Министарству достави извештај о узроцима који су изазвали потребу за радовима на ургентном одржавању са детаљним описом изведених радова, по врсти и обиму, најкасније у року од десет дана од дана обезбеђивања проходности пута и успостављања безбедног одвијања саобраћаја.

Министар ближе прописује врсте и начин извођења радова на ургентном одржавању јавног пута.

Режим одвијања саобраћаја за време извођења радова на одржавању

Члан 71.

Радови на одржавању јавног пута по правилу се изводе тако да се не обуставља саобраћај на јавном путу.

Ако се радови из става 1. овог члана не могу извести без обуставе саобраћаја на јавном путу, на захтев управљача јавног пута Министарство, односно орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја доноси решење о обустави саобраћаја, по претходно прибављеном мишљењу министарства надлежног за унутрашње послове и претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута на који се преусмерава саобраћај.

Саставни део решења из става 2. овог члана је саобраћајни пројекат.

У случају обуставе саобраћаја из става 2. овог члана, управљач јавног пута на коме је саобраћај обустављен, дужан је да путем средстава јавног информисања обавести јавност 48 сати пре почетка обуставе саобраћаја.

Управљач јавног пута дужан је да обавести територијално надлежну организациону јединицу министарства надлежног за унутрашње послове о почетку извођења радова из чл. 68 - 71. овог закона и техничком регулисању саобраћаја за време извођења тих радова.

Одржавање појединих елемената пута

Члан 72.

Управљач државног пута одржава коловозну конструкцију као саставни део државног пута и саобраћајну сигнализацију на државном путу који пролази кроз насеље, осим уређаја за давање светлосних саобраћајних знакова и туристичке сигнализације.

Додатне елементе, објекте и опрему државног пута (тротоар, раскрснице за потребе насеља, простори за паркирање, јавна расвета, светлосна и друга сигнализација за потребе насеља, бицикличке стазе, пешачке стазе и сл.), који су изграђени за потребе насеља, одржава јединица локалне самоуправе.

Јединица локалне самоуправе може закључити уговор са управљачем државног пута, којим се ближе уређују међусобна права и обавезе у погледу одржавања додатних елемената, објеката и опреме државног пута из ст. 1. и 2. овог члана.

Аутобуска стајалишта изграђена ван коловоза државног пута у насељу, одржава јединица локалне самоуправе.

Спојне рампе денивелисане раскрснице одржава управљач јавног пута вишег реда.

Управљач јавног пута одржава коловозну конструкцију јавног пута у подручју граничног прелаза у складу са прописима који регулишу заштиту државне границе.

Одржавање заједничких стубова и заједничких конструкција

Члан 73.

Одржавање заједничких стубова и заједничких конструкција на мосту изграђеном за железничку инфраструктуру и за јавни пут, врши управљач железничке инфраструктуре у складу са техничким прописима и стандардима.

Трошкове одржавања заједничких стубова и конструкција на мосту из става 1. овог члана, сносе у једнаким износима управљач железничке инфраструктуре и управљач јавног пута.

IX. ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА

Утврђивање јавног интереса

Члан 74.

Утврђује се јавни интерес за експропријацију, административни пренос и непотпуну експропријацију непокретности ради изградње, реконструкције и одржавања државних путева.

Корисник експропријације је Република Србија, а предлог за експропријацију, административни пренос и непотпуну експропријацију непокретности, који је потребан за изградњу, реконструкцију и одржавање државних путева, може поднети лице које, у складу са одредбама овог закона, обавља делатност управљања државним путевима.

Јавни интерес утврђен овим законом траје до добијања употребне дозволе за изграђене државне путеве, а за реконструкцију и одржавање до завршетка радова на реконструкцији и одржавању државних путева.

Експропријација ради измештања и изградње инфраструктурних објеката за потребе државног пута ван граница експропријације

Члан 75.

Измештање или изградња инфраструктуре (као што су телекомуникациони предајници и каблови, електроенергетски водови, регулација водотокова, железничка инфраструктура, водоводи, гасоводи и слично), за потребе реконструкције и одржавања државног пута ван граница експропријације, је у јавном интересу.

Предлог за експропријацију непокретности из става 1. овог члана подноси лице из члана 74. став 2. овог закона.

Када је ради измештања или изградње инфраструктуре спроведена потпуна експропријација, непокретност која је експроприсана постаје власништво Републике Србије.

Правни однос између Републике Србије и правног лица које је по одредбама посебног закона којим се уређује коришћење и управљање одређене инфраструктуре или одлуком надлежног органа донетом на основу посебног закона овлашћено да управља и одржава објекте инфраструктуре који су предмет измештања или изградње, у погледу коришћења непокретности, односно заснивања стварног права на непокретностима на којима је изграђена инфраструктура, уређују се у складу са законом којим је уређено коришћење и управљање том инфраструктуром.

Измештене или изграђене објекте инфраструктуре преузима правно лице које је на основу посебног закона којим се уређује коришћење и управљање одређене инфраструктуре или одлуке надлежног органа донете на основу тог закона овлашћено за њихово коришћење и управљање, у року од 30 дана од дана издавања употребне дозволе.

Када се ради измештања или изградње инфраструктуре спроводи непотпуна експропријација непокретности, експропријација се врши у корист правног лица које је на основу посебног закона којим се уређује коришћење и управљање одређене инфраструктуре или одлуке надлежног органа донете на основу посебног закона овлашћено за њихово коришћење и управљање.

Правно лице које је у складу са овим законом одређено за корисника експропријације, има сва права и обавезе које има корисник експропријације у складу са прописима којима се уређује експропријација.

***Експропријација ради изградње функционалних и пратећих
садржаја пута ван граница експропријације***

Члан 76.

Изградња функционалних и пратећих садржаја путева I реда – аутопутева, ван насељених места, који у смислу овог закона чине елементе тог пута (базе за одржавање пута, центри за управљање саобраћајем, наплатне станице и други садржај, станице за снабдевање моторних возила горивом, места за пуњење возила на електрични погон, одморишта, паркиралишта, мотели, ресторани, сервиси, продавнице и други објекти за пружање услуга), а који су предвиђени одговарајућом планском документацијом и за које се врши експропријација, односно административни пренос непокретности, у јавном је интересу.

Предлог за експропријацију непокретности из става 1. овог члана подноси лице које је овлашћено да поднесе предлог за експропријацију непокретности за изградњу државног пута.

Када је ради изградње објеката из става 1. овог члана спроведена потпуна експропријација, непокретност која је експроприсана постаје власништво Републике Србије.

Непокретности из става 3. овог члана могу се дати на коришћење, а може се стицати и право својине, у складу са законом којим се уређује јавна својина.

Сходна примена

Члан 77.

На поступак експропријације и друга питања везана за експропријацију која овим законом нису посебно уређена, примењују се одредбе закона којим се уређује експропријација.

X. ПОСЕБНИ УСЛОВИ ИЗГРАДЊЕ И РЕКОНСТРУКЦИЈЕ ЈАВНИХ ПУТЕВА

Планирање, пројектовање и изградња јавних путева

Члан 78.

Јавни путеви се планирају, пројектују и граде тако да се планска и техничка решења ускладе са најновијим знањима технике пројектовања и изградње јавних путева, са захтевима безбедности саобраћаја, демографским и привредним потребама, економским начелима и мерилима за оцену оправданости њихове изградње, прописима о заштити животне средине и прописима којима се уређује пољопривредно земљиште.

Саставни део пројектне документације пројеката изградње и реконструкције јавних путева су и извештаји о процени утицаја пута на безбедност саобраћаја и извештаји о ревизији пројеката са аспекта безбедносних карактеристика пута, у складу са чл. 88. и 89. овог закона.

Изградња и реконструкција јавних путева

Члан 79.

Изградња и реконструкција јавног пута врше се у складу са законом којим се уређују планирање и изградња и у складу са овим законом.

Реконструкција јавног пута јесте извођење грађевинских радова у заштитном појасу, којима се могу променити геометријски елементи, положај или опрема постојећег пута, у циљу одржавања и унапређења вредности пута.

Реконструкцијом јавног пута, у смислу овог закона, сматрају се нарочито:

- 1) радови на постојећем путу и путном објекту којима се мењају положај трасе јавног пута у појасу његовог основног правца;
- 2) радови на измени конструктивних елемената у циљу побољшања носивости и стабилности пута којима се проширују коловоз и раскрснице, повећава радијус хоризонталних кривина пута и санирају клизишта;
- 3) радови којима се реконструишу путни објекти и обављају други радови потребни за унапређење безбедности саобраћаја.

Путни објекти јавног пута морају се изградити тако да ширина коловоза на или у путном објекту не буде мања од ширине коловоза јавног пута ван путног објекта.

Тунели дужи од 500 метара на јавном путу не морају испуњавати услов из става 4. овог члана.

Министар доноси пропис којим се ближе уређују услови и начин пројектовања и технички услови изградње и реконструкције јавних путева.

**Обавештавање о радовима на изградњи, односно
реконструкцији јавног пута и обавезе лица која управљају
инфраструктурним објектима уграђеним у јавни пут**

Члан 80.

Инвеститор је дужан да, најмање осам дана пре почетка радова на изградњи, односно реконструкцији јавног пута или путног објекта, о томе обавести јавност путем средстава јавног информисања или на други уобичајени начин.

Лица која управљају инфраструктурним објектима уграђеним, односно постављеним у јавни пут, односно у путни објекат: железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура, усклађују радове на инфраструктурним објектима уграђеним, односно постављеним у јавни пут, односно у путни објекат, са радовима на реконструкцији јавног пута.

Инвеститор је дужан да, најмање 30 дана пре почетка радова из става 1. овог члана, писаним путем обавести лица из става 2. овог члана о почетку радова.

Лица из става 2. овог члана дужна су да при реконструкцији или извођењу других радова на јавном путу о свом трошку, а при изградњи јавног пута о трошку инвеститора изградње јавног пута, изместе објекте, постројења, уређаје, инсталације и водове, или их прилагоде насталим променама.

У случају да лица из става 2. овог члана не изместе, односно не прилагоде објекте, постројења, уређаје, инсталације и водове до почетка извођења радова на реконструкцији јавног пута или извођењу других радова на јавном путу, инвеститор радова на јавном путу има право да измести или прилагоди објекте, постројења, уређаје, инсталације и водове о трошку лица које управља наведеним објектима.

Измештање јавног пута или његовог дела

Члан 81.

Ако постојећи јавни пут, односно његов део треба изместити због грађења другог објекта (железничка инфраструктура, рудник, каменолом, акумулационо језеро, аеродром и сл.), јавни пут, односно његов део који се измешта, мора бити изграђен са елементима који одговарају категорији тог пута.

Трошкове измештања јавног пута, односно његовог дела из става 1. овог члана, сноси инвеститор објекта због чије изградње се врши измештање јавног пута, односно његовог дела, ако се другачије не споразумеју инвеститор и управљач јавног пута.

Укрштање јавног пута са железничком инфраструктуром

Члан 82.

У случају укрштања јавног пута са железничком инфраструктуром, због изградње јавног пута, све трошкове сноси инвеститор изградње тог јавног пута.

У случају укрштања јавног пута са железничком инфраструктуром, због изградње железничке инфраструктуре, све трошкове сноси инвеститор изградње железничке инфраструктуре.

Укрштање јавног пута са другим инфраструктурним системом изведено изградњом подвожњака, односно надвожњака

Члан 83.

Ако је укрштање јавног пута са другим инфраструктурним системом или другим путем изведено изградњом подвожњака или надвожњака, подвожњак односно надвожњак сматра се објектом тог јавног пута.

Горњи строј јавног пута у подвожњаку са опремом и саобраћајном сигнализацијом јавног пута, као и системом за одводњавање површинских и подземних вода, потребним за правилно и безбедно коришћење јавног пута, сматра се објектом тог јавног пута.

Ако је укрштање јавног пута са другим путем или инфраструктурним системом изведено изградњом надвожњака за јавни пут, у фази коришћења изграђени надвожњак сматра се објектом тог јавног пута.

Инфраструктурни систем испод надвожњака из става 3. овог члана, са инсталацијама и постројењима потребним за правилно и безбедно коришћење тог система, сматра се објектом тог инфраструктурног система.

Надвожњак, односно подвожњак, изграђен изнад, односно испод аутопута сматра се делом тог аутопута.

Изградња додатних елемената пута

Члан 84.

Планским документом одређују се деонице јавног пута, односно путног објекта са додатним елементима (шири коловоз, тротоар, раскрснице за потребе насеља, простори за паркирање, јавна расвета, светлосна и друга сигнализација, аутобуска стајалишта, бицикличке стазе, пешачке стазе и сл.), објекти и опрема који одговарају потребама насеља.

Изградњом додатних елемената пута из става 1. овог члана, не може се нарушити континуитет трасе тог пута и саобраћаја на њему.

Додатни елементи државног пута за потребе насеља из става 1. овог члана, могу се изградити на захтев јединице локалне самоуправе, уз претходно прибављање сагласности управљача државног пута.

Изузетно од става 3. овог члана изградња тротоара, пешачких и бицикличких стаза, уз државни пут кроз насеље је обавезујућа за јединице локалне самоуправе.

Трошкове изградње елемената државног пута из ст. 3. и 4. овог члана, сноси јединица локалне самоуправе која је захтевала изградњу тих елемената.

Аутобуско стајалиште

Члан 85.

Аутобуско стајалиште на јавном путу, осим улице, мора се изградити ван коловоза јавног пута, осим када то није могуће због услова на терену.

На државном путу може се изградити аутобуско стајалиште на захтев јединице локалне самоуправе уз претходно прибављену сагласност управљача државног пута.

У складу са потребама јединица локалне самоуправе за изградњу аутобуских стајалишта, управљач државног пута приликом изградње или реконструкције државног пута утврђује локације аутобуских стајалишта у оквиру пројектне документације за наведене радове.

Трошкове израде техничке документације и изградње аутобуског стајалишта из става 2. овог члана сноси јединица локалне самоуправе.

Министар прописује основне услове које морају да испуњавају аутобуска стајалишта на јавном путу.

Мостови за јавни пут и железничку инфраструктуру

Члан 86.

Мостови за јавни пут и железничку инфраструктуру могу се градити на истим стубовима, под условом да имају посебне конструкције.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, мостови за јавни пут и железничку инфраструктуру могу се градити на истим стубовима и са заједничком конструкцијом, с тим да се коловоз јавног пута одвоји од железничке пруге.

Објекти за заштиту јавног пута од бујица и снежних наноса

Члан 87.

Управљач јавног пута дужан је да обезбеди заштиту јавног пута и саобраћаја на том путу на местима подложним одроњавању или изложеним снежним наносима, бујицама и јаким ветровима.

Заштита из става 1. овог члана обезбеђује се:

- 1) изградњом сталних објеката (потпорни, обложни, преградни и ветробрански зидови и сл.);
- 2) сађењем заштитних шумских појасева и других засада на прописаном одстојању од коловоза у оквиру путног земљишта;
- 3) постављањем привремених направа (палисаде, дрвене лесе, металне решетке, жичане мреже и сл.).

XI. ПОСЕБНИ ЗАХТЕВИ КОЈЕ ЈАВНИ ПУТ МОРА ДА ИСПУНИ СА АСПЕКТА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Процена утицаја пута на безбедност саобраћаја

Члан 88.

Приликом опредељивања за изградњу новог, односно реконструкцију постојећег државног пута I реда, управљач државног пута мора да обезбеди процену утицаја тог пута на безбедност саобраћаја на мрежи јавних путева (у даљем тексту: Процена).

О Процени из става 1. овог члана сачињава се извештај.

Управљач државног пута поступа по прихваћеним препорукама из извештаја из става 2. овог члана најкасније пре почетка наредне фазе пројектовања.

У случају немогућности поступања по препорукама из извештаја из става 2. овог члана, управљач државног пута је дужан да у року од 30 дана од добијања извештаја образложи евентуално непоступање надлежном органу за послове саобраћаја.

Надлежан орган за послове саобраћаја даје коначно мишљење на образложење управљача државног пута из става 3. овог члана.

Управљач државног пута дужан је да поступи по коначном мишљењу надлежног органа за послове саобраћаја.

Министар прописује начин спровођења Процене и садржину извештаја Процене.

Ревизија и провера

Члан 89.

Управљач државног пута мора да обезбеди ревизију пројеката државног пута I реда са аспекта безбедносних карактеристика пута (у даљем тексту: Ревизија) за све пројекте изградње новог пута и за пројекте реконструкције постојећег пута, у свим фазама пројектовања, непосредно пре пуштања пута у експлоатацију и најкасније шест месеци после пуштања пута у експлоатацију.

Управљач јавног пута мора да обезбеди проверу безбедности саобраћаја на путу (у даљем тексту: Провера), и то:

- 1) периодичне Провере државних путева I реда најмање једном у периоду од пет година;
- 2) циљане Провере за деонице јавних путева највећег ризика, према мапи ризика путева и улица.

О извршеној Ревизији из става 1. овог члана сачињава се извештај.

Управљач јавног пута поступа по прихваћеним препорукама из извештаја из става 3. овог члана најкасније пре почетка наредне фазе пројектовања.

О Провери из става 2. овог члана сачињава се извештај.

Управљач јавног пута мора покренути процедуру за отклањање недостатака по прихваћеним препорукама из извештаја из става 5. овог члана у року од 90 дана од дана добијања извештаја.

У случају немогућности поступања по препорукама из извештаја из ст. 3. и 5. овог члана, управљач јавног пута је дужан да у року од 30 дана од добијања извештаја образложи евентуално непоступање надлежном органу за послове саобраћаја.

Надлежан орган за послове саобраћаја даје коначно мишљење на образложење управљача јавног пута из ст. 3. и 5. овог члана.

Управљач јавног пута дужан је да поступи по коначном мишљењу надлежног органа за послове саобраћаја.

Министар прописује начин спровођења Ревизије и Провере и садржину извештаја Ревизије и Провере.

Ревизија и Процена из члана 88. овог закона, могу се спроводити и код других јавних путева које одреди Влада.

Мапирања ризика, идентификација и рангирање опасних места

Члан 90.

Управљач државног пута дужан је да најмање једном у периоду од три године обезбеди пројекте мапирања ризика за утврђивање деоница највећег ризика (у даљем тексту: Мапирање ризика), односно пројекте идентификације и рангирања опасних места (црне тачке).

Управљач општинских путева и улица дужан је да најмање једном у периоду од пет година обезбеди пројекте Мапирања ризика, односно пројекте идентификације и рангирања опасних места (црне тачке) на путевима којима управљају.

За најризичнија опасна места и деонице управљач јавног пута из ст. 1. и 2. овог члана дужан је да детаљно сагледа проблеме безбедности саобраћаја и предузме мере за отклањање ризика.

Министар прописује начин утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места (црних тачака).

Независна оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима

Члан 91.

У случају саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем, министарство надлежно за унутрашње послове доставља извештај о саобраћајној незгоди надлежном управљачу јавног пута, у року од 60 дана од дана настанка саобраћајне незгоде.

У случају настанка саобраћајне незгоде из става 1. овог члана, управљач јавног пута дужан је да обезбеди независну оцену доприноса јавног пута настанку, односно последицама саобраћајне незгоде (у даљем тексту: Независна оцена), у року од 30 дана од дана пријема извештаја о саобраћајној незгоди из става 1. овог члана.

Управљач јавног пута дужан је да достави Независну оцену инспекцији за јавне путеве у року од 30 дана од дана њеног пријема.

На основу Независне оцене, у којој је утврђено да је пут допринео настанку, односно последицама саобраћајне незгоде, управљач јавног пута у року од 60 дана од дана добијања Независне оцене предузима мере ради унапређења безбедности пута и спречавања настанка саобраћајних незгода, односно тежих последица саобраћајних незгода.

Министар, уз сагласност министра унутрашњих послова, прописује садржину извештаја о саобраћајним незгодама.

Министар ближе прописује садржину и начин спровођења Независне оцене.

Стручни тим за процену, ревизију и проверу

Члан 92.

Процену спроводи стручни тим који је независан од управљача јавног пута и чији је најмање један члан лиценцирани ревизор.

Ревизију спроводи стручни тим који је независан од управљача јавног пута и којим руководи лиценцирани ревизор.

Проверу спроводи стручни тим који је независан од управљача јавног пута и којим руководи лиценцирани проверавач.

Мапирања ризика и идентификацију и рангирање опасних места спроводи стручни тим који је независан од управљача јавног пута и чији је најмање један члан лиценцирани ревизор односно проверавач.

Независну оцену спроводи стручни тим који је независан од управљача јавног пута и чији је најмање један члан лиценцирани ревизор, односно проверавач.

Члан стручног тима који је ревизор, односно проверавач бира се из регистра лиценцираних ревизора, односно проверавача који води Агенција за безбедност саобраћаја (у даљем тексту: Агенција).

Министар ближе прописује састав стручног тима и услове које морају да испуне чланови стручног тима из ст. 1 - 5. овог члана.

Услови за добијање лиценце за ревизора и проверавача

Члан 93.

Ревизор и проверавач мора да испуњава следеће услове:

1) да има завршене најмање студије другог степена (мастер академске студије) саобраћајне струке – усмерења друмски саобраћај, односно најмање завршене студије другог степена (мастер академске студије) грађевинске струке – усмерења путеви и железнице;

2) да има најмање пет година радног искуства у области безбедности друмског саобраћаја, односно пројектовања путева;

3) да није правноснажно осуђивано за кривична дела која га чине недостојним за обављање послова ревизора и проверавача, а нарочито: тешка дела против безбедности јавног саобраћаја на путевима, преваре у осигурању, из група против живота и тела, против полне слободе, против привреде, из групе против здравља људи, а у вези са опојним дрогама, противправног саобраћаја, против државних органа и против службене дужности, у последњих пет година, као и да се против њега не води истрага за ова кривична дела, односно да није подигнута оптужница за ова кривична дела;

4) да има потврду о успешно завршеном програму стручног оспособљавања за полагање стручног испита за ревизора, односно проверавача;

5) да има положен стручни испит за ревизора, односно проверавача.

Лиценца

Члан 94.

Лиценцу за ревизора, односно проверавача издаје, обнавља и одузима Агенција. Лиценца искључиво садржи име и презиме, датум и место рођења, пребивалиште, фотографију лица и потпис, као податке о личности.

Лиценца из става 1. овог члана има рок важења пет година од дана издавања односно обнављања.

Лиценца из става 1. овог члана обнавља се ревизору, односно проверавачу ако је:

1) похађао програм стручног усавршавања;

2) положио испит провере знања.

Лиценца из става 1. овог члана одузима се ревизору, односно проверавачу, ако је:

1) престао да испуњава услове из члана 93. став 1. тачка 3) овог закона;

2) накнадном провером утврђено да је лиценца издата на основу неистинитих и нетачних података;

3) утврђен непрописан рад ревизора, односно проверавача.

Послове из става 1. овог члана Агенција обавља као поверене.

Програми стручног оспособљавања и усавршавања

Члан 95.

Агенција организује, односно спроводи програме стручног оспособљавања за полагање стручног испита за ревизора, односно проверавача, организује и спроводи стручне испите и испите провере знања за ревизора, односно проверавача, организује програме стручног усавршавања знања за ревизора, односно проверавача и води регистар ревизора и проверавача.

Регистар из става 1. овог члана искључиво садржи: име и презиме; име једног родитеља; јединствени матични број грађана (у даљем тексту: ЈМБГ); датум и место рођења; пребивалиште; фотографију лица и податке о лиценци.

Регистри ревизора и проверавача су јавни и доступни су на интернет презентацији Агенције, са подацима: име и презиме, број лиценце и рок важности лиценце.

Агенција води евиденције о:

1) издатим лиценцама за ревизоре и провераваче која садржи следеће податке: редни број; презиме, име (име једног родитеља) и ЈМБГ; датум и место рођења; адреса становања; пребивалиште; датум и место полагања стручног испита; датум и место полагања испита провере знања; број и датум издавања уверења о положеном испиту; број/серијски број лиценце; датум издавања лиценце; податке о стручној спреми; рубрику за напомену; својеручни потпис; фотографија; електронска адреса; број контакт телефона и

2) изведеним стручним оспособљавањима и усавршавањима ревизора, односно проверавача која садржи следеће податке: редни број; презиме, име (име једног родитеља) и ЈМБГ; датум и место рођења; адреса становања; пребивалиште; податке о стручној спреми; податке о претходном радном искуству; датум и место похађања стручног оспособљавања; датум и место похађања стручног усавршавања знања; број/серијски број лиценце; датум издавања лиценце; број и датум издавања потврде о одслушаном стручном оспособљавању; број и датум издавања потврде о одслушаном стручном усавршавању; издавалац потврде; рубрика за напомену; својеручни потпис; фотографија; електронска адреса; број контакт телефона; презиме извођача садржаја обуке; име (име једног родитеља) и ЈМБГ извођача садржаја обуке; електронска адреса и број контакт телефона извођача наставе.

Подаци из евиденција из става 4. овог члана чувају се трајно и воде се у електронском облику.

За похађање програма стручног оспособљавања, односно усавршавања за ревизора, односно проверавача, као и за полагање стручног испита и испита провере знања за ревизора, односно проверавача и издавање лиценци за ревизора, односно проверавача, плаћа се одговарајућа такса.

Влада, на предлог Агенције, утврђује висину таксе из става 6. овог члана, у складу са прописима који уређују буџетски систем.

Послове из ст. 1. и 4. овог члана Агенција обавља као поверене.

Агенција може овластити правно лице које испуњава прописане услове да спроводи програме стручног оспособљавања и усавршавања знања за полагање стручног испита и испита провере знања за ревизора, односно проверавача.

Правно лице из става 9. овог члана мора да испуњава услове:

- 1) да има сагласност надлежног органа на наставни план и програм;
- 2) у погледу наставног кадра, простора, опреме и наставних средстава за стручно оспособљавање кандидата.

Министар прописује, на предлог Агенције, ближе услове које мора испуњавати правно лице за спровођење програма стручног оспособљавања и усавршавања знања ревизора, односно проверавача, програм стручног оспособљавања за полагање стручног испита за ревизора, односно проверавача, програм обавезних облика стручног усавршавања за ревизора, односно проверавача, начин похађања програма стручног оспособљавања за полагање стручног испита за ревизора, односно проверавача, начин полагања стручног испита и испита провере знања за ревизора, односно проверавача, рокове за одржавање програма стручног усавршавања, изглед и садржину лиценце за ревизора, односно проверавача.

XII. БЕЗБЕДНОСНИ ЗАХТЕВИ ЗА ТУНЕЛЕ ДУЖЕ ОД 500 МЕТАРА

Безбедносни захтеви

Члан 96.

Безбедносни захтеви за тунеле на јавном путу чија дужина прелази 500 метара су технички и експлоатациони услови које тунел мора да испуњава ради безбедног одвијања саобраћаја.

Безбедносни захтеви примењују се на пројектовање, изградњу, одржавање, употребу тунела на путевима и на стручне службе и раднике у тунелу у циљу заштите људских живота, животне средине и тунела као објекта.

Министарство је орган надлежан за испуњавање безбедносних захтева за тунеле у вези са одредбама овог закона.

Министар прописује минималне безбедносне захтеве које морају да испуњавају тунели из става 1. овог члана.

Управљање тунелима

Члан 97.

Управљач јавног пута је задужен за управљање тунелима и успостављање безбедносних захтева у тунелима, као и за предузимање свих нужних радњи за задовољење безбедносних захтева за тунеле у складу са овим законом (у даљем тексту: Управник тунела).

Управник тунела

Члан 98.

Управник тунела дужан је да обезбеди израду независних пројеката мапирања ризика којом се утврђују сви фактори који утичу на безбедност саобраћаја у тунелу, а нарочито карактеристике саобраћајног тока и прогнозирани дневни број теретних возила.

Пројекат из става 1. овог члана доставља се Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја.

Министар прописује начин управљања тунелом.

Извештај о саобраћајној незгоди у тунелу

Члан 99.

Управник тунела дужан је да о саобраћајној незгоди у тунелу, односно оштећењу тунела које утиче на безбедно одвијање саобраћаја, изради извештај без одлагања, а најкасније 30 дана од дана када се саобраћајна незгода догодила, односно када је настало оштећење тунела. Прилог извештаја чини документација о извршеном увиђају.

Извештај из става 1. овог члана доставља се Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја, као и субјектима система заштите и спасавања, у смислу закона којим се уређују ванредне ситуације.

Годишњи извештај о ванредним догађајима и ванредним ситуацијама

Члан 100.

Управник тунела израђује годишњи извештај о врстама, узроцима и размерама ванредних догађаја и ванредних ситуација у тунелима, о предузетим мерама и активностима система заштите и спасавања и о проценама даљег развоја ситуације, у складу са законом којим се уређују ванредне ситуације.

Извештај из става 1. овог члана доставља се Министарству сваке године до 31. јануара текуће за претходну годину.

Саветник за безбедност у тунелу

Члан 101.

Управник тунела дужан је да именује саветника за безбедност у тунелима на јавном путу којим управља.

Саветник из става 1. овог члана је независан при доношењу свих одлука по питању безбедности у тунелу.

Саветник за безбедност у тунелу дужан је да:

- 1) усклађује деловање са субјектима система заштите и спасавања, у смислу закона којим се уређују ванредне ситуације;
- 2) учествује у припреми планова и програма развоја система заштите и спасавања, у смислу закона којим се уређују ванредне ситуације;
- 3) учествује у дефинисању безбедносних захтева приликом пројектовања, изградње, реконструкције и одржавања тунела;
- 4) учествује у систему заштите и спасавања, у смислу закона којим се уређују ванредне ситуације узимајући у обзир безбедносне захтеве у тунелу.

XIII. НАДЗОР

Орган надлежан за надзор

Члан 102.

Надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона врши Министарство.

Инспекцијски надзор врши Министарство преко републичког инспектора за државне путеве.

Министарство надлежно за унутрашње послове врши надзор над спровођењем овог закона као и других прописа у вези са ванредним превозом.

Сукоб интереса

Члан 103.

Републички инспектор за државне путеве не може да израђује или учествује у изради техничке документације и техничкој контроли, техничке документације за објекте, који су предмет инспекцијског надзора, нити да врши стручни надзор над извођењем радова на објектима који су предмет инспекцијског надзора.

Права и дужности републичког инспектора

Члан 104.

Републички инспектор за државне путеве има право и дужност да проверава:

- 1) радове на одржавању и заштити државног пута, његовог дела и путног објекта;
- 2) техничку и другу документацију за одржавање државног пута, његовог дела и путног објекта;
- 3) испуњеност услова прописаних за лица која врше послове пројектовања, техничке контроле техничке документације, руковођења извођењем радова и вршења стручног надзора на одржавању државног пута, његовог дела и путног објекта;
- 4) стање државног пута, његовог дела и путног објекта;
- 5) правилно одржавање државног пута, његовог дела и путног објекта у складу са техничким и другим прописима и условима којима се осигурава способност државног пута, његовог дела и путног објекта за несметано и безбедно одвијање саобраћаја;
- 6) услове одвијања саобраћаја на државном путу;
- 7) да ли се правилно и редовно спроводе прописане мере заштите државног пута;
- 8) примену техничких прописа, стандарда и норми квалитета приликом извођења радова и употребе материјала при одржавању државног пута;
- 9) да ли извођач радова на рехабилитацији државног пута, његовог дела и путног објекта води књигу инспекције и грађевински дневник на прописан начин;
- 10) да ли се ванредни превоз врши са дозволом, односно у складу са условима прописаним дозволом;
- 11) да ли је спроведена Провера, Мапирање ризика, идентификација и рангирање опасних места и Независна оцена, на прописан начин.

Поред послова из става 1. овог члана републички инспектор за државне путеве обавља и друге послове утврђене законом.

У вршењу контроле из члана 60. овог закона републички инспектор за државне путеве има право да на државним путевима зауставља возила, осим возила Војске Србије, возила хитне помоћи и возила министарства надлежног за унутрашње послове.

Заустављање возила из става 3. овога члана врши се истицањем стоп таблице.

Возач је дужан да заустави возило ако инспектор из става 3. овог члана истакне стоп таблицу.

Стоп таблица мора бити пресвучена рефлектујућом материјом или израђена на начин да се може осветлити сопственим извором светлости, који емитује светлост црвене боје.

Стоп таблица пресвучена рефлектујућом материјом има облик круга пречника најмање 12 см и причвршћена је на одговарајућу дршку. Основа таблице је жуте боје, са црвеном ивицом ширине најмање 2 см.

Стоп таблица са сопственим извором светлости има облик круга пречника најмање 18 см и причвршћена је на одговарајућу дршку. Основа је жуте боје, око које је црвена ивица ширине најмање 3 см, чије су површине од рефлектујуће материје. Основа друге стране је беле боје пречника најмање 10 см око које је црвена ивица ширине најмање 3 см са рефлектујућом материјом. У ову основу је уграђено светлеће тело које може да емитује постојано, односно трепћуће светло црвене боје.

На основи стоп таблице коју користи инспектор исписан је текст: „СТОП ИНСПЕКЦИЈА”.

Овлашћења републичког инспектора

Члан 105.

У вршењу инспекцијског надзора републички инспектор за државне путеве је овлашћен да:

1) забрани извршење радова који се изводе противно закону и другим прописима, техничким прописима и стандардима и нормама квалитета приликом извођења радова и употребе материјала при одржавању државног пута, његовог дела и путног објекта, противно условима одвијања саобраћаја на државном путу, његовом делу и путном објекту или противно прописаним мерама заштите државног пута, његовог дела и путног објекта;

2) предложи органу надлежном за техничко регулисање саобраћаја обуставу саобраћаја одређене категорије возила на државном путу, његовом делу или путном објекту;

3) наложи отклањање насталих недостатака на државном путу, његовом делу или путном објекту, услед непредвиђених и непланираних околности којима се угрожава или може бити угрожена безбедност саобраћаја;

4) наложи уклањање ограда, дрвећа, засада, грађевинског и другог материјала и натписа подигнутих, остављених или постављених супротно одредбама овог закона;

5) наложи уклањање објеката, цевовода, водова, инсталација, натписа, ограда, дрвећа, засада, грађевинског и другог материјала са државног пута, његовог дела, путног објекта и путног земљишта, осим објеката, цевовода, водова и инсталација за које је установљено право службености или друго право одређено законом;

6) забрани радове који се изводе у непосредној близини државног пута, његовог дела и путног објекта, а који могу угрозити њихову стабилност и безбедност саобраћаја;

7) наложи уклањање саобраћајне сигнализације и опреме на државном путу, која није постављена на основу решења Министарства;

8) искључи из саобраћаја на државном путу возило којим се обавља ванредни превоз без дозволе или противно условима датим у дозволи за ванредни превоз;

9) наложи управљачу државног пута постављање физичких препрека којима се онемогућава прикључење на државни пут, саобраћајним прикључком или укрштањем путева, односно прикључком прилазног пута на државни пут, до прибављања употребне дозволе за прикључак;

10) наложи уклањање саобраћајног прикључка на државни пут у путном земљишту, ако за изграђени саобраћајни прикључак нису прибављени услови и решење управљача јавног пута, односно грађевинска дозвола у остављеном року;

11) наложи отклањање неправилности, односно забрани даље извођење радова приликом одржавања државног пута, његовог дела и путног објекта, ако утврди да извођач радова не испуњава прописане услове;

12) наложи отклањање недостатака у утврђеном року, ако утврди да се приликом извођења радова и употребе материјала при одржавању државног пута, његовог дела и путног објекта, не примењују технички прописи и стандарди и норме квалитета, а ако се у утврђеном року недостаци не отклоне, забрани, односно обустави даље извођење радова и наложи уклањање изведених радова на деловима државног пута или путног објекта на којима нису отклоњени наложени недостаци;

13) наложи уклањање ствари, односно материја које су се нашле на државном путу и које могу оштетити државни пут или угрожавају безбедност саобраћаја, као и онеспособљеног возила за даљу вожњу којим се омета коришћење државног пута;

14) наложи спровођење Провере, Мапирања ризика, идентификације и рангирања опасних места, односно Независне оцене.

Мере обезбеђења које предузима републички инспектор

Члан 106.

Ако је државни пут, његов део или путни објекат у таквом стању да се на њему не може одвијати безбедан саобраћај, републички инспектор за државне путеве ће наредити да се без одлагања предузму мере обезбеђења, а по потреби може привремено забранити саобраћај на државном путу, његовом делу или путном објекту.

Поверавање послова инспекцијског надзора

Члан 107.

Поверава се аутономној покрајини на њеној територији вршење послова инспекцијског надзора над применом овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона и закона и других прописа којима се уређује безбедност саобраћаја, на државним путевима II реда.

Овлашћено лице аутономне покрајине у вршењу послова инспекцијског надзора над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона и закона и других прописа којима се уређује безбедност саобраћаја, на државним путевима II реда има права, дужности и овлашћења из чл. 104. и 105. овог закона.

Општински инспектор

Члан 108.

Надлежни инспектор јединице локалне самоуправе, у вршењу послова инспекцијског надзора над применом прописа којима се уређује заштита општинских путева и улица, има права, дужности и овлашћења републичког инспектора за државне путеве утврђених овим законом.

Жалба на решење инспектора

Члан 109.

Против решења републичког инспектора за државне путеве, може се изјавити жалба Влади у року од 15 дана од дана достављања.

Жалба се подноси преко Министарства.

Против решења овлашћеног лица аутономне покрајине из члана 107. овог закона може се изјавити жалба Министарству у року од 15 дана од дана достављања. Жалба се подноси преко органа у коме је распоређено овлашћено лице.

Жалба изјављена против решења из ст. 1. и 2. овог члана не одлаже извршење решења којим се:

- 1) забрањују, односно обустављају радови;
- 2) привремено обуставља саобраћај на државном путу, његовом делу или путном објекту;
- 3) налаже отклањање недостатака на државном путу, његовом делу или путном објекту којима се угрожава или може бити угрожена безбедност саобраћаја;
- 4) налаже уклањање објеката, цевовода, водова, инсталација, натписа, ограда, дрвећа, засада, грађевинског и другог материјала са државног пута, његовог дела, путног објекта и путног земљишта, осим објеката, цевовода, водова и инсталација за које је установљено право службености или друго право одређено законом;
- 5) искључује из саобраћаја на државном путу возило којим се обавља ванредни превоз без дозволе.

XIV. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Привредни преступ

Члан 110.

Новчаном казном од 300.000 до 3.000.000 динара казниће се за привредни преступ правно лице, ако:

- 1) одржавање и заштиту пута не спроводи у складу са прописима донетим на основу овог закона (члан 13. став 2);
- 2) не означава и не води евиденције о јавним путевима (члан 15. став 1);
- 3) изводи радове на јавном путу а није за извођење тих радова прибавио услове и решење из члана 17. став 1. тачка 2. овог закона;
- 4) не води евиденцију у складу са чланом 17. став 8. овог закона;
- 5) не обезбеди ЕНП из члана 28. став 1. овог закона;

6) не приступи систему ЕЕНП из члана 29. став 1. овог закона, када прописана обавеза почне да се примењује;

7) подиже засаде, ограде и дрвеће, оставља предмете и материјале, поставља постројења и уређаје, гради објекте или врши друге радње које ометају захтевану прегледност јавног пута (члан 38. став 2);

8) привремено или трајно заузме јавни пут (члан 49. тачка 1);

9) изводи радове на јавном путу којима се оштећује пут или угрожава несметано и безбедно одвијање саобраћаја (члан 49. тачка 3);

10) испушта воду, отпадну воду и другу течност на јавни пут (члан 49. тачка 4);

11) обавља ванредни превоз без посебне дозволе коју издаје управљач јавног пута, када је та дозвола услов за обављање ванредног превоза (члан 54. став 2);

12) при извођењу радова на одржавању јавног пута не омогући безбедно одвијање саобраћаја (члан 67. став 2);

13) не поступа у складу са чланом 68. овог закона;

14) не поступа у складу са чланом 69. овог закона;

15) при реконструкцији или извођењу других радова на јавном путу не измести објекте, постројења, уређаје, инсталације и водове уграђене у труп јавног пута и путно земљиште, односно у путном објекту или их не прилагоди насталим променама (члан 80. ст. 2. и 4);

16) јавни пут, односно његов део који се измешта не изгради у складу са чланом 81. став 1. овог закона;

17) на местима подложним одроњавању или изложеним снежним наносима, бујицама и јаким ветровима не обезбеди заштиту јавног пута и саобраћаја на начин прописан у члану 87. овог закона;

18) не поступи у складу са чланом 88. став 1. овог закона;

19) не поступи у складу са чланом 89. став 6. овог закона;

20) не поступи у складу са чланом 90. овог закона;

21) не поступи у складу са чланом 91. ст. 2, 3. и 4. овог закона.

За привредни преступ из става 1. овог члана казниће се новчаном казном од 50.000 до 200.000 динара и одговорно лице у правном лицу.

Прекршаји

Члан 111.

Новчаном казном од 200.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај правно лице ако:

1) не достави Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја и органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја извештај о извршеној контроли и оцени стања јавних путева сходно члану 11. ст. 1. и 2. овог закона;

2) не достави Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја и органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја програм радова на одржавању путева сходно члану 12. став 3. овог закона;

3) не обавести орган надлежан за вођење јединствене евиденције непокретности у јавној својини у року од 30 дана од дана настале промене, да се део јавног пута из члана 16. став 1. овог закона не користи за саобраћај (члан 16. став 3);

4) не плати посебну накнаду за употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта из члана 20. став 1. тачка 3. овог закона;

5) не поступа са подацима о личности корисника државног пута у складу са чл. 30. и 31. овог закона;

6) поступа супротно члану 32. овог закона;

7) гради објекте и поставља постројења, уређаје и инсталације супротно члану 33. став 1. овог закона;

8) гради, односно поставља линијски инфраструктурни објекат: железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, продуктовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура, без прибављених услова и решења управљача јавног пута (члан 33. став 2);

9) не обезбеди надзор над извођењем радова из члана 33. став 2. овог закона (члан 33. став 3);

10) подиже ограде, дрвеће и засаде поред јавних путева супротно члану 37. овог закона;

11) не поступа у складу са чланом 38. ст. 2. и 3. овог закона;

12) не обезбеди стручни надзор над извођењем радова из члана 39. ст. 1. и 3. овог закона (члан 39. став 5);

13) не обавести управљача јавног пута о радовима на одржавању објекта којим управља или га не обавести у року прописаном чланом 39. став 2. овог закона;

14) не подигне одговарајуће ограде на местима и на начин прописан у члану 40. став 1. овог закона;

15) умањи прегледност на јавном путу на начин прописан у члану 40. став 2. овог закона;

16) гради саобраћајни прикључак на јавни пут супротно члану 41. став 1. овог закона;

17) не поступи у складу са чланом 43. овог закона ;

18) не смањи број саобраћајних прикључака у складу са чланом 45. став 1. овог закона;

19) не омогући слободно отицање воде, постављање привремене опреме за заштиту јавног пута од сметова (снегобрана) и одлагање снега са јавног пута на његово земљиште (члан 46. став 1);

20) не омогући прилаз јавном путу или путном објекту ради извођења радова на одржавању јавног пута или путног објекта (члан 46. став 2);

21) не штити јавни пут на начин прописан одредбом члана 47. овог закона;

22) поставља рекламне табле, рекламне паное, уређаје за обавештавање или оглашавање на јавном путу супротно члану 48. овог закона;

23) спречи отицање вода са јавног пута, а посебно из путног јарка и из пропуста кроз труп пута и спречи даље отицање вода ка њиховим реципијентима (члан 49. тачка 5);

24) просипа, оставља или баца материјале, ствари и смеће на јавни пут (члан 49. тачка 6);

25) замашћује јавни пут мазивима или другим сличним материјама (члан 49. тачка 7);

26) поставља и користи светла или друге уређаје, односно предмете на јавном путу и поред јавног пута, којима се омета безбедно одвијање саобраћаја на путу (члан 49. тачка 8);

27) изводи пољопривредне радове на банкинама, косинама и путном земљишту (члан 49. тачка 9);

28) вуче предмете, материјале, оруђе и друге врсте терета по јавном путу (члан 49. тачка 10);

29) спушта низ косине засека, усека и насипа јавног пута, дрвену грађу, дрва за огрев, камење и други материјал (члан 49. тачка 11);

30) пали траву и друго растиње на јавном путу, као и отпадне предмете и материјале (члан 49. тачка 12);

31) пали траву и друго растиње на земљишту суседа јавног пута тако да се угрожава безбедност одвијања саобраћаја и умањује захтевана прегледност на јавном путу (члан 49. тачка 13);

32) кочи запрежно возило спречавањем окретања точкова (члан 49. тачка 14);

33) укључује возило на јавни пут и искључује возило са јавног пута ван прикључка или укрштаја (члан 49. тачка 15);

34) зауставља или оставља возило, којим се омета коришћење пута (члан 49. тачка 16);

35) нерегулисано води бујичне водотокове који могу да оштете јавни пут (члан 49. тачка 17);

36) отвара пролазе за возила и пешаке на жичаним оградама пратећих садржаја поред аутопута (члан 49. тачка 18);

37) врши радње којим се оштећује или би се могао оштетити јавни пут, умањити захтевана прегледност, омета одвијање саобраћаја односно угрожава безбедно одвијање саобраћаја (члан 49. тачка 19);

38) у обављању послова заштите јавног пута не спроводи свакодневно активности прописане у члану 50. став 1. овог закона;

39) не поднесе писани захтев инспекцији за путеве прописан у члану 50. ст. 2. и 3. овог закона;

40) код органа надлежног за послове саобраћаја не поднесе захтев за покретање поступка за ограничавање коришћења јавног пута (члан 51. став 1);

41) не предузме мере обезбеђења јавног пута постављањем саобраћајне сигнализације или не обавести министарство надлежно за унутрашње послове или јавност путем средстава јавног информисања о предузетим мерама (члан 51. ст. 2. и 3);

42) ако не покрене поступак за издавање решења за техничко регулисање саобраћаја за период зимске службе или не покрене поступак у прописаном року сходно члану 52. ст. 1. и 3. овог закона;

43) путем средстава јавног информисања не обавести благовремено учеснике у саобраћају о измени режима саобраћаја на јавним путевима у периоду зимског одржавања или након постављања саобраћајне сигнализације и опреме на јавном путу о томе не обавести министарство надлежно за унутрашње послове и инспекцију за путеве (члан 52. ст. 4. и 5);

44) користи у саобраћају на јавном путу моторна и прикључна возила са точковима без пнеуматика, изузимајући возила са гусеницама (члан 53. став 1);

45) користи у саобраћају на јавном путу, са савременим коловозним застором, возила са гусеницама које нису заштићене облогом са равним површинама или другим одговарајућим облогама (члан 53. став 2);

46) користи запрежна возила са укупном масом преко три тоне са точковима без пнеуматика (члан 53. став 4);

47) обавља ванредни превоз супротно условима или без дозволе коју издаје управљач јавног пута (члан 54. ст. 2. и 5);

48) изда дозволу за ванредни превоз супротно чл. 54. и 55. овог закона;

49) не води евиденцију у складу са чланом 57. став 2. овог закона и на својој интернет страници не објављује евиденцију о издатим дозволама за ванредни превоз (члан 57. став 3);

50) обавља ванредни превоз на непрописан начин или супротно условима утврђеним у дозволи за ванредни превоз (члан 59. став 1);

51) за време трајања искључења, користи возило које је у вршењу контроле искључено из саобраћаја супротно члану 60. став 4. овог закона;

52) изда дозволу за ванредни превоз, а да власник, односно корисник возила није измирио прописане трошкове који су настали при претходно обављеним ванредним превозима (члан 60. став 6);

53) не уклони или не означи без одлагања ствари, односно материје које су се нашле на јавном путу које могу оштетити јавни пут или угрожавају безбедност саобраћаја (члан 62. став 1);

54) не предузме мере да се ствари, односно материја уклоне или означе у року који не може бити дужи од 12 сати у складу са чланом 62. став 2. овог закона;

55) при уклањању ствари и материја нанесе штету јавном путу (члан 62. став 4);

56) у циљу безбедног одвијања саобраћаја не означи возило на начин одређен прописима о безбедности саобраћаја или не предузме мере да се возило у најкраћем року а не дужем од два сата, уклони са јавног пута (члан 63. став 1);

57) не предузме мере за означавање, односно уклањање возила онеспособљеног за даљу вожњу на јавном путу, у року који не може бити дужи од шест сати (члан 63. став 2);

58) при уклањању возила нанесе штету јавном путу (члан 63. став 4);

59) не обавештава јавност о проходности јавних путева, у складу са чланом 65. овог закона;

- 60) не поступи у складу са чланом 66. став 3. овог закона;
- 61) не поступи на начин прописан чланом 70. став 4. овог закона;
- 62) не изради саобраћајни пројекат у складу са чланом 70. став 6. овог закона;
- 63) не обавести јавност о обустави саобраћаја на начин и у роковима прописаним чланом 71. став 4. овог закона;
- 64) не поступа у складу са чланом 72. став 1. овог закона;
- 65) не обезбеди израду независних пројеката мапирања ризика, којом се утврђују сви фактори који утичу на безбедност саобраћаја у тунелу, а нарочито карактеристике саобраћајног тока и прогнозирани дневни број теретних возила (члан 98. став 1);
- 66) не изради извештај о саобраћајној незгоди у тунелу, односно оштећењу тунела које утиче на безбедно одвијање саобраћаја у прописаном року или га не достави на прописани начин надлежним органима (члан 99);
- 67) не припреми годишњи извештај о ванредним догађајима и ванредним ситуацијама на прописани начин или га не достави Министарству у прописаном року (члан 100);
- 68) не именује саветника за безбедност у тунелу (члан 101. став 1);
- 69) ако не поступи по решењу инспектора сходно одредбама члана 105 - 108. овог закона.

За прекршај из става 1. овог члана казниће се новчаном казном од 10.000 до 150.000 динара и одговорно лице у правном лицу.

Члан 112.

Новчаном казном од 100.000 до 500.000 динара казниће се за прекршај предузетник ако:

- 1) не достави Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја и органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја извештај о извршеној контроли и оцени стања јавних путева сходно члану 11. ст. 1. и 2. овог закона;
- 2) не достави Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја и органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја програм радова на одржавању и заштити путева сходно члану 12. став 3. овог закона;
- 3) одржавање пута не спроводи у складу са прописима донетим на основу овог закона (члан 13. став 2);
- 4) не обавести орган надлежан за вођење јединствене евиденције непокретности у јавној својини у року од 30 дана од дана настале промене, да се део јавног пута из члана 16 став 1. не користи за саобраћај (члан 16. став 3);
- 5) не води евиденцију у складу са чланом 17. став 8. овог закона;
- 6) не плати посебну накнаду за употребу јавног пута из члана 20. став 1. тачка 3. овог закона;
- 7) не поступа са подацима о личности корисника државног пута у складу са чл. 30. и 31. овог закона;
- 8) поступа супротно члану 32. овог закона;

9) гради објекте и поставља постројења, уређаје и инсталације супротно члану 33. став 1. овог закона;

10) гради, односно поставља линијски инфраструктурни објекат: железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, продуктовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура, без прибављених услова и решења управљача јавног пута (члан 33. став 2);

11) не обезбеди надзор над извођењем радова из члана 33. став 2. овог закона (члан 33. став 3);

12) подиже ограде, дрвеће и засаде поред јавних путева супротно члану 37. овог закона;

13) не поступа у складу са чланом 38. ст. 2. и 3. овог закона;

14) не обезбеди стручни надзор над извођењем радова из члана 39. ст. 1. и 3. овог закона (члан 39. став 5);

15) не обавести управљача пута о радовима на одржавању објекта којим управља или га не обавести у року прописаном чланом 39. став 2. овог закона;

16) не подигне одговарајуће ограде на местима и на начин прописан у члану 40. став 1. овог закона;

17) умањи прегледност на јавном путу на начин прописан у члану 40. став 2. овог закона;

18) гради саобраћајни прикључак на јавни пут супротно члану 41. став 1. овог закона;

19) не поступи у складу са чланом 43. овог закона;

20) не смањи број саобраћајних прикључака у складу са чланом 45. став 1. овог закона;

21) не омогући слободно отицање воде, постављање привремене опреме за заштиту јавног пута од сметова (снегобрана) и одлагање снега са јавног пута на његово земљиште (члан 46. став 1);

22) не омогући прилаз јавном путу или путном објекту ради извођења радова на одржавању јавног пута или путног објекта (члан 46. став 2);

23) не штити јавни пут на начин прописан одредбом члана 47. овог закона;

24) поставља рекламне табле, рекламне паное, уређаје за обавештавање или оглашавање на јавном путу супротно члану 48. овог закона;

25) привремено или трајно заузме јавни пут (члан 49. тачка 1);

26) изводи радове на јавном путу којима се оштећује пут или угрожава несметано и безбедно одвијање саобраћаја, (члан 49. тачка 3);

27) испушта воду, отпадну воду и другу течност на јавни пут (члан 49. тачка 4);

28) спречи отицање вода са јавног пута, а посебно из путног јарка и из пропуста кроз труп пута и спречи даље отицање вода ка њиховим реципијентима (члан 49. тачка 5);

29) просипа, оставља или баца материјале, ствари и смеће на јавни пут (члан 49. тачка 6);

30) замашћује јавни пут мазивима или другим сличним материјама (члан 49. тачка 7);

31) поставља и користи светла или друге уређаје, односно предмете на јавном путу и поред јавног пута, којима се омета безбедно одвијање саобраћаја на путу (члан 49. тачка 8);

32) изводи пољопривредне радове на банкама, косинама и путном земљишту (члан 49. тачка 9);

33) вуче предмете, материјале, оруђе и друге врсте терета по јавном путу (члан 49. тачка 10);

34) спушта низ косине засека, усека и насипа јавног пута, дрвену грађу, дрва за огрев, камење и други материјал (члан 49. тачка 11);

35) пали траву и друго растиње на јавном путу, као и отпадне предмете и материјале (члан 49. тачка 12);

36) пали траву и друго растиње на земљишту суседа јавног пута тако да се угрожава безбедност одвијања саобраћаја и умањује захтевана прегледност на јавном путу (члан 49. тачка 13);

37) кочи запрежно возило спречавањем окретања точкова (члан 49. тачка 14);

38) укључује возило на јавни пут и искључује возило са јавног пута ван прикључка или укрштаја (члан 49. тачка 15);

39) зауставља или оставља возило, којим се омета коришћење пута (члан 49. тачка 16);

40) нерегулисано води бујичне водотокове који могу да оштете јавни пут (члан 49. тачка 17);

41) отвара пролазе за возила и пешаке на жичаним оградама пратећих садржаја поред аутопута (члан 49. тачка 18);

42) врши радње којим се оштећује или би се могао оштетити јавни пут, умањити захтевана прегледност, омета одвијање саобраћаја односно угрожава безбедно одвијање саобраћаја (члан 49. тачка 19);

43) у обављању послова заштите јавног пута не спроводи свакодневно активности прописане у члану 50. став 1. овог закона;

44) не поднесе писани захтев инспекцији за путеве прописан у члану 50. ст. 2. и 3. овог закона;

45) код органа надлежног за послове саобраћаја не поднесе захтев за покретање поступка за ограничавање коришћења јавног пута (члан 51. став 1);

46) не предузме мере обезбеђења јавног пута постављањем саобраћајне сигнализације или не обавести министарство надлежно за унутрашње послове или јавност путем средстава јавног информисања о предузетим мерама (члан 51. ст. 2. и 3);

47) ако не покрене поступак за издавање решења за техничко регулисање саобраћаја за период зимске службе или не покрене поступак у прописаном року сходно члану 52. ст. 1. и 3. овог закона;

48) путем средстава јавног информисања не обавести благовремено учеснике у саобраћају о измени режима саобраћаја на јавним путевима у периоду зимског одржавања или након постављања саобраћајне сигнализације

и опреме на јавном путу о томе не обавести министарство надлежно за унутрашње послове и инспекцију за путеве (члан 52. ст. 4. и 5);

49) користи у саобраћају на јавном путу моторна и прикључна возила са точковима без пнеуматика, изузимајући возила са гусеницама (члан 53. став 1);

50) користи у саобраћају на јавном путу, са савременим коловозним застором, возила са гусеницама које нису заштићене облогом са равним површинама или другим одговарајућим облогама (члан 53. став 2);

51) користи запрежна возила са укупном масом преко три тоне са точковима без пнеуматика (члан 53. став 4);

52) обавља ванредни превоз супротно условима утврђеним у дозволи или без дозволе коју издаје управљач јавног пута (члан 54. ст. 2. и 5);

53) изда дозволу за ванредни превоз супротно чл. 54. и 55. овог закона;

54) не води евиденцију у складу са чланом 57. став 2. овог закона и на својој интернет страници не објављује евиденцију о издатим дозволама за ванредни превоз (члан 57. став 3);

55) обавља ванредни превоз на непрописан начин или супротно условима утврђеним у дозволи за ванредни превоз (члан 59. став 1)

56) за време трајања искључења, користи возило које је у вршењу контроле искључено из саобраћаја супротно члану 60. став 4. овог закона;

57) изда дозволу за ванредни превоз, а да власник, односно корисник возила није измирио прописане трошкове који су настали при претходно обављеним ванредним превозима (члан 60. став 6);

58) не уклони или не означи без одлагања ствари, односно материје које су се нашле на јавном путу које могу оштетити јавни пут или угрожавају безбедност саобраћаја (члан 62. став 1);

59) не предузме мере да се ствари, односно материја уклоне или означе у року који не може бити дужи од 12 сати у складу са чланом 62. став 2. овог закона;

60) при уклањању ствари и материја нанесе штету јавном путу (члан 62. став 4);

61) у циљу безбедног одвијања саобраћаја не означи возило на начин одређен прописима о безбедности саобраћаја или не предузме мере да се возило у најкраћем року а не дужем од 2 сата, уклони са јавног пута (члан 63. став 1);

62) не предузме мере за означавање, односно уклањање возила онеспособљеног за даљу вожњу на јавном путу, у року који не може бити дужи од 6 сати (члан 63. став 2);

63) при уклањању возила нанесе штету јавном путу (члан 63. став 4);

64) не обавештава јавност о проходности јавних путева, у складу са чланом 65. став 1. овог закона;

65) не поступи у складу са чланом 66. став 3. овог закона ;

66) не поступа у складу са чланом 68. овог закона;

67) не поступа у складу са чланом 69. овог закона;

68) не поступи на начин прописан чланом 70. став 4. овог закона ;

69) не изradi саобраћајни пројекат у складу са чланом 70. став 6. овог закона;

70) не обавести јавност о обустави саобраћаја на начин и у роковима прописаним чланом 71. став 4. овог закона;

71) не поступа у складу са чланом 72. став 1. овог закона;

72) при реконструкцији или извођењу других радова на јавном путу не измести објекте, постројења, уређаје, инсталације и водове уграђене у труп јавног пута и путно земљиште, односно у путном објекту или их не прилагоди насталим променама (члан 80. ст. 2. и 4);

73) јавни пут, односно његов део који се измешта не изгради у складу са чланом 81. став 1. овог закона;

74) на местима подложним одроњавању или изложеним снежним наносима, бујицама и јаким ветровима не обезбеди заштиту јавног пута и саобраћаја на начин прописан у члану 87. овог закона;

75) не поступи у складу са чланом 89. став 6. овог закона;

76) не поступи у складу са чланом 90. овог закона;

77) не поступи у складу са чланом 91. ст. 2, 3. и 4. овог закона;

78) не обезбеди израду независних пројеката мапирања ризика, којом се утврђују сви фактори који утичу на безбедност саобраћаја у тунелу, а нарочито карактеристике саобраћајног тока и прогнозирани дневни број теретних возила (члан 98. став 1);

79) не изradi извештај о саобраћајној незгоди у тунелу, односно оштећењу тунела које утиче на безбедно одвијање саобраћаја у прописаном року и ако га не достави на прописани начин надлежним органима (члан 99);

80) не припреми годишњи извештај о ванредним догађајима и ванредним ситуацијама на прописани начин и не достави га Министарству у прописаном року (члан 100.);

81) не именује саветника за безбедност у тунелу (члан 101);

82) не поступи по решењу инспектора сходно одредбама чл. 105 - 108. овог закона.

Члан 113.

Новчаном казном од од 10.000 до 150.000 динара казниће се за прекршај физичко лице ако:

1) не плати посебну накнаду за употребу јавног пута из члана 20. став 1. тачка 3) овог члана;

2) гради објекте и поставља постројења, уређаје и инсталације супротно члану 33. став 1. овог закона;

3) подиже ограде, дрвеће и засаде поред јавних путева супротно члану 37. овог закона;

4) не поступа у складу са чланом 38. ст. 2. и 3. овог закона;

5) не подигне одговарајуће ограде на местима и на начин прописан у члану 40. став 1. овог закона;

6) умањи прегледност на јавном путу на начин прописан у члану 40. став 2. овог закона;

7) гради саобраћајни прикључак на јавни пут супротно члану 41. став 1. овог закона;

8) не изгради пут који се укршта или прикључује на јавни пут на начин прописан у члану 43. став 1. овог закона;

9) не омогући слободно отицање воде, постављање привремене опреме за заштиту јавног пута од сметова (снегобрана) и одлагање снега са јавног пута на његово земљиште (члан 46. став 1);

10) не омогући прилаз јавном путу или путном објекту ради извођења радова на одржавању јавног пута или путног објекта (члан 46. став 2);

11) поставља рекламне табле, рекламне паное, уређаје за обавештавање или оглашавање на аутопуту и заштитном појасу и на осталим јавним путевима и заштитном појасу супротно члану 48. овог закона;

12) привремено или трајно заузме јавни пут (члан 49. тачка 1);

13) изводи радове на јавном путу којима се оштећује пут или угрожава несметано и безбедно одвијање саобраћаја;

14) испушта воду, отпадну воду и другу течност на јавни пут (члан 49. тачка 4);

15) спречи отицање вода са јавног пута, а посебно из путног јарка и из пропуста кроз труп пута и спречи даље отицање вода ка њиховим реципијентима (члан 49. тачка 5);

16) просипа, оставља или баца материјале, ствари и смеће на јавни пут (члан 49. тачка 6);

17) замашћује јавни пут мазивима или другим сличним материјама (члан 49. тачка 7);

18) поставља и користи светла или друге уређаје, односно предмете на јавном путу и поред јавног пута, којима се омета безбедно одвијање саобраћаја на путу (члан 49. тачка 8);

19) изводи пољопривредне радове на банкама, косинама и путном земљишту (члан 49. тачка 9);

20) вуче предмете, материјале, оруђе и друге врсте терета по јавном путу (члан 49. тачка 10);

21) спушта низ косине засека, усека и насипа јавног пута, дрвену грађу, дрва за огрев, камење и други материјал (члан 49. тачка 11);

22) пали траву и друго растиње на јавном путу, као и отпадне предмете и материјале (члан 49. тачка 12);

23) пали траву и друго растиње на земљишту суседа јавног пута тако да се угрожава безбедност одвијања саобраћаја и умањује захтевана прегледност на јавном путу (члан 49. тачка 13.);

24) кочи запрежно возило спречавањем окретања точкова (члан 49. тачка 14);

25) укључује возило на јавни пут и искључује возило са јавног пута ван прикључка или укрштаја (члан 49. тачка 15);

26) зауставља или оставља возило, којим се омета коришћење пута (члан 49. тачка 16);

27) нерегулисано води бујичне водотокове који могу да оштете јавни пут (члан 49. тачка 17);

28) отвара пролазе за возила и пешаке на жичаним оградама пратећих садржаја поред аутопута (члан 49. тачка 18);

29) врши радње којим се оштећује или би се могао оштетити јавни пут, умањити захтевана прегледност, омета одвијање саобраћаја односно угрожава безбедно одвијање саобраћаја (члан 49. тачка 19);

30) користи у саобраћају на јавном путу моторна и прикључна возила са точковима без пнеуматика, изузимајући возила са гусеницама (члан 53. став 1);

31) користи у саобраћају на јавном путу, са савременим коловозним застором, возила са гусеницама које нису заштићене облогом са равним површинама или другим одговарајућим облогама (члан 53. став 2);

32) користи запрежна возила са укупном масом преко три тоне са точковима без пнеуматика (члан 53. став 4);

33) обавља ванредни превоз супротно условима или без дозволе коју издаје управљач јавног пута (члан 54. ст. 2. и 5);

34) не уклони или не означи без одлагања ствари, односно материје које су се нашле на јавном путу које могу оштетити јавни пут или угрожавају безбедност саобраћаја (члан 62. став 1);

35) не предузме мере да се ствари, односно материја уклоне или означе у року који не може бити дужи од 12 сати у складу са чланом 62. став 2. овог закона;

36) при уклањању ствари и материја нанесе штету јавном путу (члан 62. став 4);

37) у циљу безбедног одвијања саобраћаја не означи возило на начин одређен прописима о безбедности саобраћаја или не предузме мере да се возило у најкраћем року а не дужем од два сата, уклони са јавног пута (члан 63. став 1);

38) при уклањању возила нанесе штету јавном путу (члан 63. став 4);

39) при реконструкцији или извођењу других радова на јавном путу не измести објекте, постројења, уређаје, инсталације и водове уграђене у труп јавног пута и путно земљиште, односно у путном објекту или их не прилагоди насталим променама (члан 80. ст. 2. и 4);

40) не поступи у складу са чланом 104. став 5. овог закона;

41) не поступи по решењу инспектора сходно одредбама чл. 105 - 108. овог закона.

Члан 114.

Новчаном казном од 10.000 до 150.000 динара казниће се за прекршај одговорно лице у државном органу, органу аутономне покрајине и органу јединице локалне самоуправе, ако:

1) не донесе одлуку о правцу односно промени правца државног пута који пролази кроз насеље, односно донесе одлуку без сагласности Министарства (члан 6. став 5);

2) не донесе одлуку о утврђивању некатегорисаних путева (члан 7. став 2) или је не донесе у року предвиђеном чланом 117. став 3. овог закона;

3) у року од 30 дана од пријема обавештења од управљача јавног пута, не одлучи о начину и условима коришћења земљишта на коме се налази пут који се не користи за саобраћај (члан 16. став 3);

4) не усагласи са управљачем јавног пута обављање ванредног превоза (члан 58. став 2);

5) се не изграде тротоари, пешачке и бицикличке стазе уз државни пут кроз насеље (члан 84. став 4).

XV. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 115.

Поступци који су започети и који нису окончани до дана ступања на снагу овог закона, окончаће се по одредбама прописа по којима су започети.

Члан 116.

Израда техничке документације и реализација радова за деонице државних путева на дефинисаним стациоณาма програмом рехабилитације путне мреже „Пројекта рехабилитације путева и унапређења безбедности саобраћаја”, који се финансира средствима зајмова Европске инвестиционе банке Финансијски уговор, Зајам бр. 82.640, средствима Европске банке за обнову и развој Споразумом о зајму, Зајам бр. 44750, Пројекат бр. P127876 и средствима Светске банке по Споразуму о зајму, Зајам бр. 8255-YF, Пројекат бр. P127876, сви закључени дана 27. новембра 2013. године између Републике Србије и наведених кредитора, а који нису окончани до дана ступања на снагу овог закона, окончаће се по одредбама члана 59. Закона о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13).

Члан 117.

Јавна предузећа и други облици организовања који обављају делатност управљања јавним и некатегорисаним путевима, настављају да обављају ту делатност у складу са одредбама овог закона.

До оснивања управљача државних путева II реда на територији аутономне покрајине, делатност управљања тим путевима обављаће јавно предузеће за управљање државним путевима Јавно предузеће „Путеви Србије”.

Надлежни орган јединице локалне самоуправе дужан је да донесе одлуку о утврђивању некатегорисаних путева у року од 90 дана од дана ступања на снагу овог закона.

Члан 118.

Подзаконски акти који се доносе на основу овлашћења из овог закона биће донети у року од годину дана од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења подзаконских аката из става 1. овог члана, примењиваће се подзаконски акти донети на основу закона који даном ступања на снагу овог закона престају да важе, ако нису у супротности са овим законом.

Члан 119.

Јавни путеви, са припадајућим објектима и земљиштем, на којем су изграђени до дана ступања на снагу овог закона, уписаће се у јавне књиге о евиденцији права на непокретностима као јавна својина Републике Србије, аутономне покрајине, односно јединице локалне самоуправе.

Упис из става 1. овог члана спроводи орган надлежан за послове државног премера и катастра по службеној дужности према категоризацији из члана 5. ст. 3. и 5. овог закона.

Јавни путеви, изграђени до дана ступања на снагу овога закона, који нису евидентирани у катастру непокретности евидентирају се, по захтеву управљача јавног пута код органа надлежног за послове државног премера и катастра на основу члана 5. ст. 3. и 5. овог закона и геодетског елабората постојећег стања, израђеног у складу са законом којим се уређује државни премер и катастар.

Осим права својине, на јавним путевима са припадајућим објектима, у јавне књиге о евиденцији права на непокретностима, уписаће се и право службености, концесионо право на јавном путу, односно друго сродно право смислу члана 3. овог закона, у складу са прописима који уређују катастар непокретности.

Лице које је у јавној евиденцији о непокретности и правима на њима уписано као власник или носилац права коришћења на земљишту на коме су изграђени јавни путеви са припадајућим објектима као и његови правни следбеници, а коме није исплаћена накнада за експроприсану непокретност, право на накнаду може остварити у складу са одредбама Закона о експропријацији („Службени гласник РС”, бр. 53/95, 23/01 – СУС, 20/09, 55/13 – УС и 106/16 – аутентично тумачење) којима је уређен поступак одређивања накнаде.

На упис јавних путева у јавну књигу о евиденцији непокретности и правима на њима, примењују се одредбе закона којим се уређује планирање и изградња и упис права својине на непокретностима, ако нису у супротности са одредбама овог члана.

Члан 120.

Скупштина јединице локалне самоуправе дужна је да у складу са чланом 6. став 3. овог закона, одреди правац и границе јавног пута у насељу у року од годину дана од дана ступања на снагу овог закона.

Члан 121.

Управник тунела из члана 98. овог закона, за тунеле који су изграђени или чија је изградња започела до дана ступања на снагу овог закона, дужан је да у року од две године од дана ступања на снагу овог закона обезбеди преглед тунела и донесе план са роком усклађивања тунела са прописом из члана 96. став 4. овог закона.

Члан 122.

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Закон о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13) и чл. 115. и 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС и 24/18).

Члан 123.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, а члан 27. став 3. и члан 29. став 1. овог закона почињу да се примењују даном приступања Републике Србије Европској унији.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

I. УСТАВНИ ОСНОВ

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у члану 97. став 1. тач. 6, 10, 12, 13. и 17. Устава Републике Србије којим је предвиђено да Република Србија уређује и обезбеђује систем обављања појединих привредних делатности, организацију и коришћење простора, систем јавних служби и режим и безбедност у свим врстама саобраћаја и друге односе од интереса за Републику Србију у складу са Уставом, члану 183. став 2. тачка 2. Устава Републике Србије којим је предвиђено да аутономне покрајине уређују питања у области речног и железничког саобраћаја и уређивања путева и члану 190. став 1. тачка 3. Устава Републике Србије којим је предвиђено да се локална самоуправа стара о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица и других јавних објеката од општинског значаја.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Закон о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13) (у даљем тексту: Закон) донет је 2005. године, а 2007, 2011, 2012. и 2013. године претрпео је незнатне измене и допуне.

С обзиром на то да је од доношења Закона дошло до значајних промена законске регулативе у Републици Србији, што намеће потребу усаглашавања прописа у области путева, неопходна је израда новог закона којим ће се уредити област која се односи на правни положај путева, услове и начине управљања, њихову заштиту и одржавање, као и изворе и начине финансирања, а посебно услове изградње и реконструкције путева и инспекцијског надзора.

Предлог закона о путевима (у даљем тексту: Предлог закона) требало би да реши уочене недостатке и неправилности у примени важећих правних прописа из области путева, да уреди прецизније услове и начин управљања, заштите и одржавања путева, пружи решења за начине и изворе финансирања путева, омогући усаглашавање особених захтева у погледу изградње и реконструкције путева са Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14 и 145/14), као и неопходно усаглашавање са прописима Европске уније. Предлог закона би требало да омогући усаглашавање са одредбама појединих чланова Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - УС и 24/18).

Закон није у довољној мери регулисао управљање јавним путевима у својини аутономних покрајина и јединица локалних самоуправа у односу на државне путеве. Такође, није третирао некатегорисане путеве.

Иако су јавни путеви дефинисани као добро у општој употреби и у јавној својини тренутно скоро на сваком путном правцу постоје делови пута који се налазе на парцелама које су у приватној својини физичких и правних лица, или су као корисници у листовима непокретности уписана правна лица којима није поверено управљање путевима. У циљу несметаног одржавања и реконструкције јавних путева, овим законом прописана је процедура за утврђивање јавног интереса и решавање имовинско правних односа на јавним путевима.

Према Националном програму за усвајање правних тековина Европске уније, у овом закону започета је, а за поједине настављена процедура увођења следећих директива и одлука: Директива 1999/62/ЕЗ о накнадама за

коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила; Директива 2004/54/ЕЗ о минималним безбедносним захтевима за тунеле у оквиру Транс-европске путне мреже; Директива 2008/96/ЕЗ о управљању безбедношћу путне инфраструктуре; Директива 2010/40/ЕУ о оквиру за увођење ИТС - интелегентних транспортних система (са припадајућим делегираним актима и Одлуком бр. 585/2014/ЕУ); Директива 2004/52/ЕЗ о интероперабилности електронских система за наплату путарине и Одлука Комисије 2009/750/ЕЗ о дефинисању европске електронске наплате путарине.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

Главом I. Основне одредбе: у чл. 1-3. Предлога закона утврђује се предмет овог закона, дефинишу се појмови коришћени у овом закону, дефинише се правни положај јавних и некатегорисаних путева као јавног добра у општој употреби и својина над њима;

У члану 2. Предлога закона уведени су нови појмови у циљу увођења одредаба директива Европске уније (тачка 53) интелегентни транспортни системи (ИТС); тач. 64)-72) појмови у вези са електронском наплатом путарине, европском електронском наплатом путарине и директивама које се односе на безбедносне захтеве у тунелима и управљање безбедношћу путном инфраструктуром.

Главом II. Јавни путеви: у чл. 4-6. Предлога закона ближе се утврђују елементи јавног пута, подела јавних путева према значају, као и према положају у простору и начину одвијања саобраћаја, надлежности за утврђивање категорија и критеријума за категоризацију јавних путева и доношење аката о категоризацији јавних путева и улица.

Главом III. Некатегорисани путеви: у чл. 7. и 8. Предлога закона прецизира се надлежност за управљање некатегорисаним путевима као и поступак категоризације тих путева.

Главом IV. Управљање јавним путевима: у чл. 9-18. Предлога закона утврђује се коме се поверава управљање јавним путевима, обим обавеза, одговорности и надлежности управљача јавних путева, као и јавна овлашћења која може да врши управљач јавних путева;

Закон је утврдио само управљача државних путева, док се у овој измени поред управљања државним путевима утврђује и надлежност за утврђивање обављања делатности управљања покрајинским и општинским путевима. Ово решење је усклађено са Законом о јавној својини („Службени гласник РС”, бр. 72/11, 88/13, 105/14, 104/16 - др. закон, 108/16 и 113/17), чланом 30. Закона о утврђивању надлежности Аутономне покрајине Војводине („Службени гласник РС”, бр. 99/09 и 67/12 - УС), те чланом 20. Закона о локалној самоуправи („Службени гласник РС”, бр. 129/07, 83/14 - др. закон и 101/16 - др. закон). У чл. 10-14. утврђују се дужности управљача јавног пута;

Чланом 15. Предлога закона се утврђује обавеза управљача јавног пута да води евиденције о путевима, а министру надлежном за послове саобраћаја се даје овлашћење да пропише начин означавања, врсту и садржај евиденција, поступак њихове измене и употребу прикупљених података; Члан 16. Предлога закона утврђује обавезе управљача јавног пута када део постојећег јавног пута при изградњи или реконструкцији јавног пута више не припада том јавном путу и обавезу спровођења промене или брисања података у јавним евиденцијама о непокретностима и правима над њима; У члану 17. Предлога закона се утврђује обим вршења јавних овлашћења која се могу поверити управљачу јавног пута и рокови у којима управљач јавног пута поступа по захтевима;

У члану 18. Предлога закона је детаљније утврђена садржина саобраћајно-техничких услова из члана 17.

Главом V. Финансирање јавних путева: у чл. 19-26. Предлога закона се утврђују извори за финансирање јавних путева, врсте накнада, принципи расподеле прикупљених средстава и поступци органа надлежних за прикупљање средстава, накнаде за употребу јавног пута, услови за ослобађање од плаћања накнаде – путарине, са и без одобрења управљача јавног пута.

Новина у односу на постојеће законско решење је увођење прихода из буџета аутономних покрајина и јединица локалних самоуправа, док је постојећи закон углавном уређивао управљање државним путевима и њиме није било уређено финансирање покрајинских и општинских путева и улица.

Главом VI. Путарина: у чл. 27-31. Предлога закона дефинише се путарина као накнада за употребу јавног пута, уводе се одредбе које забрањују било какву врсту дискриминације корисника при плаћању накнаде у складу са тенденцијом усаглашавања прописа са прописима Европске уније; обавезе управљача јавног пута за обезбеђивање електронског система наплате путарине као и начин коришћења и заштиту података корисника путева у складу са прописима Европске уније из ове области.

Главом VII. Заштита јавних путева и ванредни превоз: у чл. 32-53. Предлога закона су утврђена правила, мере и поступци који треба да омогуће заштиту и очување јавних путева као добра од општег интереса. У чл. 34-36. Предлога закона утврђена је ширина заштитног појаса, минимална одстојања границе експропријације од границе путног земљишта, појас контролисане изградње;

У чл. 37-40. Предлога закона утврђена су ограничења у погледу располагања имовином и грађења у заштитном појасу и врсте радова које носиоци права службености и других права утврђених законом могу изводити на јавном путу и под којим условима. У чл. 41-45. Предлога закона прописани су услови за планирање, изградњу као и посебни захтеви за прилагођавање саобраћајног прикључка на јавни пут; У чл. 46-51. Предлога закона утврђене су обавезе управљача јавног пута у обављању послова заштите јавног пута, мере заштите пута од спирања и одроњавања, постављање реклама на јавном путу, активности које су забрањене на јавном путу; У чл. 52. и 53. Предлога закона прописане су обавезе управљача јавног пута за спровођење безбедног саобраћаја у зимском периоду и ограничења у вези са опремљеношћу возила која саобраћају на јавном путу;

У чл. 54-60. Предлога закона, област ванредног превоза која је делимично регулисана у Закону о безбедности саобраћаја на путевима, обухваћена је у потпуности овим законом, а одредбе члана 115. Закона о безбедности саобраћаја на путевима се овим законом стављају ван снаге;

У чл. 61-65. Предлога закона утврђене су обавезе плаћања накнаде за прекомерну употребу јавног пута, овлашћење за доношење прописа о методологији за утврђивање прекомерне употребе јавног пута, његовог дела или путног објекта, услови за одржавање спортске приредбе на јавном путу и начин означавања и уклањања ствари, материја или возила онеспособљеног за даљу вожњу, са јавног пута;

У члану 66. Предлога закона прописани су случајеви у којима се може обуставити саобраћај на јавном путу и надлежности управљача јавног пута, Министарства и органа јединице локалне самоуправе, за обуставу саобраћаја на јавном путу.

Главом VIII. Одржавање јавних путева: у чл. 67-73. Предлога закона утврђене су врсте радова на одржавању јавних путева, услови под којима се радови могу извести, одржавање појединих елемената државног пута који пролази кроз насеље и одржавање јавног пута у зони граничног прелаза; У члану 69. Предлога закона извршено је редуковање појединих радова на одржавању јавног пута који су у претходном закону одговарали реконструкцији пута (појачано одржавање), што је представљало проблем у утврђивању правног основа за израду техничке документације и надлежности за вођење управног поступка у складу са Законом о планирању и изградњи или у складу са Законом. Треба истаћи да је у циљу ефикаснијег спровођења процедура за добијање одобрења за реконструкцију јавних путева неопходно усаглашавање Закона о планирању и изградњи у делу који се односи на линијске инфраструктурне објекте - јавне путеве, поштујући специфичности тих објеката.

Главом IX. Експропријација: у чл. 74-77. Предлога закона дефинисани су утврђивање и трајање јавног интереса за изградњу, реконструкцију и одржавање државних путева и корисник експропријације, с обзиром на специфичности везане посебно за државне путеве, што није било предмет Закона, а у складу са досадашњим искуствима представљало је тешкоћу за ефикасну реализацију пројеката на изградњи, реконструкцији и одржавању државних путева.

Главом X. Посебни услови изградње и реконструкције јавних путева: у чл. 78-87. Предлога закона прописани су посебни услови за реконструкцију и изградњу појединих елемената јавних путева (додатни елементи пута за потребе насеља, аутобуска стајалишта, заједничке конструкције за железничку инфраструктуру и јавни пут, објекти за заштиту јавног пута од бујица и снежних наноса), обавештавање о радовима на изградњи, односно реконструкцији јавног пута, обавезе лица која управљају инфраструктурним објектима уграђеним у јавни пут као и сносилац трошкова у случају измештања јавног пута.

Главом XI. Посебни захтеви које јавни пут мора да испуни са аспекта безбедности саобраћаја: у чл. 88-95. Предлога закона уводе се одредбе Директиве 2008/96/ЕЗ о управљању безбедношћу путне инфраструктуре, која је делимично регулисана чланом 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Имајући у виду да се материја ове директиве односи на јавни пут, као и да је надлежност за доношење подзаконских аката у вези са наведеном директивом дата овом министарству, одредбе наведене директиве уведене су у овај закон, док је члан 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима овим законом стављен ван снаге.

Главом XII. Безбедносни захтеви за тунеле дуже од 500 метара: у чл. 96-101. Предлога закона уводе се одредбе Директиве 2004/54/ЕЗ о минималним безбедносним захтевима за тунеле у оквиру Транс-европске путне мреже, која је већим делом уведена у подзаконски акт - Правилник о основним условима које тунел на јавном путу мора да испуњава са гледишта безбедности саобраћаја и подобности пута за одвијање саобраћаја („Службени гласник РС”, број 121/12).

У чл. 96-101. Предлога закона прописане су надлежности за управљање тунелима дужим од 500 метара, дужности управника тунела и саветника за безбедност у тунелу које се односе на давање извештаја о ванредним догађајима и саобраћајним незгодама у тунелу. Осим наведеног, уведене су основе за прописивање појединих подзаконских аката чијим ће се усвајањем наставити усклађивање са овом директивом.

Главом XIII. Надзор: у чл. 102-109. Предлога закона утврђен је орган надлежан за надзор над спровођењем одредаба овог закона, права, надлежности и овлашћења републичког инспектора, поверавање инспекцијског надзора, као и жалба на решење републичког инспектора. Одредбама наведених чланова извршено је усаглашавање са правима, надлежностима и овлашћењима републичког грађевинског инспектора у складу са Законом о планирању и изградњи и одредбама Закона о инспекцијском надзору („Службени гласник РС”, број 36/15).

Главом XIV. Казнене одредбе: у чл. 110-114. Предлога закона утврђене су казнене мере за привредни преступ за правно лице и прекршај за правно лице, предузетника, физичко лице и одговорно лице у државном органу, органу аутономне покрајине и органу јединице локалне самоуправе.

Главом XV. Прелазне и завршне одредбе: у чл. 115-118. Предлога закона дата су објашњења у вези са започетим поступцима, надлежностима за управљање државним путевима II реда на територији аутономне покрајине као и оснивање управљача тим јавним путевима и упис у јавне књиге о евиденцији права на непокретностима као јавна својина Републике Србије за јавне путеве изграђене до дана ступања на снагу овог закона; У чл. 119-123. Предлога закона одређен је престанак важења Закона о јавним путевима, појединих одредаба Закона о безбедности саобраћаја на путевима, одложена је примена појединих чланова и одређено ступање на снагу овог закона.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење овог закона није потребно обезбедити додатна финансијска средства у буџету Републике Србије.

V. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

1. Одређивање проблема које овај закон треба да реши

Као основни проблеми које треба решити Предлогом закона су:

1. Неуређено имовинско стање и евиденција јавних путева у јавним књигама о непокретностима и стварним правима на њима, што за последицу има немогућност несметаног извођења радова на мрежи јавних (посебно државних) путева.

Иако су јавни путеви дефинисани као добро у општој употреби и у јавној својини тренутно скоро на сваком путном правцу постоје делови пута који се налазе на парцелама које су у приватној својини физичких и правних лица, или су као корисници у листовима непокретности уписана правна лица којима није поверено управљање путевима. Такође постоје и обрнути случајеви када је на парцелама које су у листовима непокретности уписане као јавна својина изграђени приватни објекти, посађени засади, или најчешће да власници суседних пољопривредних парцела обрађују земљиште.

Ово стање је последица вишедеценијске небриге о власничким односима у бившој Социјалистичкој Федеративној Републици Југославији и карактеристично је не само за Републику Србију већ и за остале државе настале након њеног распада. Неке од њих су га успеле решити. Пресудан утицај на такво стање имао је карактер друштвене својине. Наиме, корисници друштвене својине нису били уопште заинтересовани да пријављују промене. С друге стране, ни држава није била заинтересована да прати промене, јер корисници друштвене

својине нису опорезовани по истом принципу као приватни поседници, већ су плаћали земљарину, по стопама које су одређиване посебним прописима. Промене нису пријављиване ни услед нерегулисаних имовинско - правних односа, јер корисници често нису располагали писменим исправама о основу стицања (нарочито аграрна реформа, колонизација, конфискација и сл.).

Евиденцију о друштвеној својини је требало да води и општински орган надлежан за имовинско - правне послове, међутим ситуација није била ништа боља, а разлози су:

- недостатак писаних исправа о основи стицања;
- недовољне стручне квалификације запослених у органима управе за имовинско-правне послове;
- незаинтересованост корисника;
- остварене промене без документације и сл.

Законом о јавној својини је у члану 10. дефинисано да су јавни путеви и објекти на њима у јавној својини. Међутим, при доношењу закона се није узело у обзир несређено стање власништва над грађевинским земљиштем. Тако се дошло до апсурдне ситуације да је јавни пут заједно са путним објектима јавна својина, а да је део земљишта на коме је изграђен у приватној својини, или у јавној својини повереној другим корисницима, а не управљачима путева.

Републичка дирекција за путеве, а затим Јавно предузеће „Путеви Србије” су у неколико наврата у протекле две деценије започињале активности на утврђивању стања имовинских односа, али су оне брзо прекидане због недостатка средстава. Велика средства су била потребна не само за унајмљивање геодетских фирми већ и за прибављање подлога од Републичког геодетског завода.

Број путних праваца државних путева на којима је уочен проблем:

Јавно предузеће „Путеви Србије” не располаже јединственом базом података о свим парцелама на којима су изграђени државни путеви. Према ранијим законским решењима предузећа за путеве су имала јавно овлашћење вођења катастра за путеве. Приликом измене закона 1991. године којим је формирана Републичка дирекција за путеве или нису преузети подаци од предузећа за путеве или није начињена заједничка евиденција. У каснијем периоду многа предузећа за путеве су пријавила да је архивски материјал уништен или нестао.

Стога као показатељ који даје приближни обим може послужити искуство са реализације Пројекта Рехабилитације путева и унапређење безбедности саобраћаја. Од 191 км државних путева обухваћених хитним радовима и 225 км путева из прве године програма само на 52 км нису уочени проблеми са имовином (27.5 км је аутопут, а 24.5 км пут IB12, на деоници од Новог Сада до Зрењанина). На свим осталим путним правцима дужине 364 км у већем или мањем обиму су забележене неправилности у имовинским односима. Као пример се наводи да је при појачаном одржавању пута Топола - Бућин Гроб евидентирано чак 754 заузећа.

Нешто повољнија ситуација је у деловима Аутономне покрајине Војводине на подручјима где је током 70-их и 80-их година прошлог века у потпуности извршена комасација пољопривредног земљишта.

2. Непрецизно утврђена надлежност над управљањем општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима као и државним путевима другог реда на територији аутономне покрајине, у Закону, члан 8. прописује само управљање државним путевима и гласи:

(1) Делатност управљања државним путевима обавља јавно предузеће које оснива Влада (у даљем тексту: Јавно предузеће).

(2) Делатност управљања државним путевима може да обавља и привредно друштво, односно друго правно лице или предузетник, под условима и на начин утврђен законом којим се уређује обављање делатности од општег интереса

Чланом 10. Предлога закона управљање путевима је дефинисано за све путеве и гласи:

Делатност управљања државним путевима обавља јавно предузеће односно привредно друштво које оснива Република Србија, у чије име оснивачки акт доноси Влада која врши права оснивача.

Делатност управљања државним путевима II реда, односно деловима државних путева II реда, који се налазе на територији аутономне покрајине, обавља јавно предузеће односно привредно друштво које оснива надлежни орган аутономне покрајине, у складу са законом.

Делатност управљања државним путевима из ст. 1. и 2. овог члана могу да обављају и други облици организовања, под условима и на начин утврђен законом којим се уређује положај јавних предузећа.

Делатност управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима (који нису део државног пута I и II реда), може да обавља јавно предузеће, односно привредно друштво које оснива надлежни орган јединице локалне самоуправе, односно привредно друштво или предузетник који ту делатност обавља као поверену у складу са законом којим се уређује положај јавних предузећа. Јавна предузећа, привредна друштва и други облици организовања, који обављају делатност управљања јавним путевима из члана 9. став 2. овог закона су управљачи јавних путева.

Ако јавно предузеће, привредно друштво или други облик организовања обавља само поједине послове из члана 9. став 2. овог закона, не сматра се управљачем јавног пута у смислу овог закона.

3. Неједнакост у утврђивању критеријума за категоризацију општинских путева и улица од надлежних јединица локалне самоуправе.
4. Недостатак правног основа за доношење неопходних подзаконских аката за пројектовање, изградњу и реконструкцију јавних путева.
5. Неусаглашеност са законом који уређује планирање и изградњу, у области изградње, реконструкције и одржавања јавних путева као линијских инфраструктурних објеката.

Чланом 134. Закона о изменама и допунама Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, број 132/14), прописано је да се одредбе других закона којима се на другачији начин уређују питања која су предмет уређивања овог закона неће примењивати, осим закона и прописа којима се уређује заштита животне средине. Примена ове одредбе практично онемогућава даље коришћење одредби члана 59. Закона и изискује потребу уређења овог питања Предлогом закона.

Пракса према Закону:

Радови на периодичном одржавању се планирају и изводе у складу са чланом 59. важећег Закона. Радови се изводе на основу техничке документације која се израђује у складу са важећим прописима и која подлеже техничкој контроли (члан 59. став 5.). Израђену техничку документацију оверава Министарство, односно општински орган надлежан за послове саобраћаја (члан 59. став 6.).

Важећи Закон није детаљније прецизирао поједине одредбе, нити су на основу овог члана урађена посебна подзаконска акта, већ се ослањао на одредбе Закона о планирању и изградњи, тј. техничка документација је рађена на нивоу Главног пројекта, а техничка контрола у складу са Правилником о садржини и начину вршења техничке контроле главних пројеката, који је сављен ван снаге. Измена Закона о планирању и

изградњи која је извршена 2009. године није битно утицала на поступак пројектовања и извођења радова у складу са чланом 59. важећег Закона.

Садржај техничке документације је ближе уређен Правилником о периодичном одржавању државног пута („Службени гласник РС”, број 43/15).

Измене Закона о планирању и изградњи 2014. године, а посебно доношење сета пратећих подзаконских аката, је у знатној мери изменило могућност примене досадашње праксе.

6. Нејасно дефинисање врста радова на јавном путу, посебно у области појачаног одржавања (побољшања пута) у Закону и реконструкције у Закону о планирању и изградњи, што доводи до забуне приликом израде техничке документације и надлежности за издавање одговарајућег одобрења као и продужења рокова за почетак извођења радова на јавном путу.

Реконструкција линијског инфраструктурног објекта у Закону о планирању и изградњи је дефинисана као: „извођење грађевинских радова у заштитном појасу, у складу са посебним законом, којима се може променити габарит, волумен, положај или опрема постојећег објекта”. Овако дефинисан појам реконструкције у већем делу одговара радовима на побољшању пута, као делу периодичног одржавања путева, описаном у члану 59. став 4. Закона. Изузетак је само санација клизишта и одрона јер се земљиште које је потребно санирати може налазити и ван граница заштитног појаса.

Радови на реконструкцији објекта се изводе у складу са чланом 145. Закона о планирању и изградњи. Инвестиционо одржавање је дефинисано као извођење грађевинско-занатских, односно других радова зависно од врсте објекта у циљу побољшања услова коришћења објекта у току експлоатације, што је такође дефиниција која приближно одговара карактеру радова на периодичном одржавању и побољшању пута. Наравно, треба прибавити мишљење да ли би радови на проширењу коловоза постојећих путева на прописану ширину, измена типа раскрснице, санација клизишта и одрона, проширење коловозних трака и пешачких стаза на мостовима, израда бицикличких и пешачких стаза уз државне путеве у насељеним местима и сл. могли да се сматрају „побољшањем услова коришћења” у смислу Закона о планирању и изградњи.

Све наведено има за последицу стварање забуне код инвеститора којих одредби закона се треба придржавати и позивати приликом израде пројектног задатка за израду техничке документације на основу које би се изводили радови на рехабилитацији/појачаном одржавању/реконструкцији.

7. Неусаглашеност са законом који уређује безбедност саобраћаја на путевима у делу уређивања области која се односи на путеве као грађевинске објекте са елементима који су од утицаја на безбедност саобраћаја и настанак саобраћајних незгода. У чл. 88-95. Предлога закона уводе се одредбе Директиве 2008/96/ЕЗ о управљању безбедношћу путне инфраструктуре, која је делимично регулисана чланом 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Имајући у виду да се материја ове директиве односи на јавни пут, као и да је надлежност за доношење подзаконских аката у вези са наведеном директивом дата овом министарству, одредбе Директиве уведене су у овај закон, док је члан 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима овим законом стављен ван снаге.

8. Неусклађеност регулативе са правним тековинама Европске уније, које се делимично већ спроводе на мрежи јавних путева без правног основа; Према Националном програму за усвајање правних тековина Европске уније, у овом закону започета је, а за поједине настављена процедура увођења следећих директива и одлука: Директива 1999/62/ЕЗ о накнадама за коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила; Директива 2004/54/ЕЗ о минималним безбедносним захтевима за тунеле у оквиру Транс-европске путне мреже; Директива 2008/96/ЕЗ о управљању безбедношћу путне инфраструктуре; Директива 2010/40/ЕУ о оквиру за увођење ИТС - интелигентних транспортних система (са припадајућим делегираним актима и Одлуком бр. 585/2014/ЕУ); Директива 2004/52/ЕЗ о интероперабилности електронских система за наплату путарине и Одлука Комисије 2009/750/ЕЗ о дефинисању европске електронске наплате путарине.

2. Циљеви који се доношењем овог закона постижу:

- 1) Поред решавања наведених проблема, један од циљева доношења овог закона је и успостављање равнотеже у прописима посвећеним државним и осталим јавним путевима (општински путеви и улице) као и некатегорисаним путевима, имајући у виду да се важећи Закон већим делом односи на државне путеве.

Редни број	Закон о јавним путевима	Предлог закона о путевима
1.	<p>Члан 8.</p> <p>(1) Делатност управљања државним путевима обавља јавно предузеће које оснива Влада (у даљем тексту: Јавно предузеће).</p> <p>(2) Делатност управљања државним путевима може да обавља и привредно друштво, односно друго правно лице или предузетник, под условима и на начин утврђен законом којим се уређује обављање делатности од општег интереса.</p>	<p>Делатност управљања државним путевима обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник Република Србија.</p> <p>Делатност управљања државним путевима II реда, односно деловима државних путева II реда, који се налазе на територији аутономне покрајине, обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник аутономна покрајина.</p> <p>Делатност управљања државним путевима може да обавља и друго друштво капитала, коме је надлежни орган поверио обављање делатности управљања државним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.</p> <p>Делатност управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, који нису део државног пута I и II реда, може да обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник јединица локалне самоуправе, као и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган јединице локалне самоуправе поверио обављање делатности управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.</p> <p>Јавно предузеће, друштво капитала или предузетник који обавља делатност управљања</p>

		<p>јавним путевима из члана 9. став 2. овог закона је управљач јавног пута.</p> <p>Ако јавно предузеће, друштво капитала или предузетник обавља само поједине послове из члана 9. став 2. овог закона, не сматра се управљачем јавног пута у смислу овог закона.</p>
2.	Нема	<p>Члан 7.</p> <p>Јединица локалне самоуправе уређује и обезбеђује обављање послова који се односе на изградњу, реконструкцију, одржавање, заштиту, коришћење, развој и управљање некатегорисаним путевима у насељу.</p> <p>Град може поверити градској општини обављање послова из става 1. овог члана.</p> <p>Надлежни орган јединице локалне самоуправе дужан је да донесе одлуку о утврђивању некатегорисаних путева у складу са законом којим се уређује локална самоуправа и у складу са овим законом.</p> <p>Финансирање изградње, реконструкције, одржавања и заштите некатегорисаног пута обезбеђује се из средстава буџета јединице локалне самоуправе, у складу са законом који уређује финансирање локалне самоуправе.</p>

- 2) Циљ овог закона је уређење имовинског стања и евиденције јавних путева у јавним књигама о непокретностима и стварним правима на њима, на начин прописан чланом 119. прелазних одредаба Предлога закона тако да ће се јавни путеви, са припадајућим објектима и земљиштем, на којем су изграђени до дана ступања на снагу овог закона, уписати у јавне књиге о евиденцији права на непокретностима као јавна својина Републике Србије, аутономне покрајине, односно јединице локалне самоуправе.

Упис ће спроводити орган надлежан за послове државног премера и катастра по службеној дужности на основу члана 5. ст. 3. и 5. овог закона.

- 3) Циљ овог закона је правилно планирање и опредељивање средстава из буџета за одржавање путне мреже, увођењем обавезе управљачу пута за израду годишњих и петогодишњих извештаја о стању путне мреже којом управља.

	Закон о јавним путевима	Предлог закона о путевима
3.	<p>Члан 9.</p> <p>(1) Јавно предузеће прописује методологију бројања возила и вођења података о пребројаним возилима на државном путу.</p> <p>(2) Јавно предузеће доноси средњорочни план изградње и реконструкције, одржавања и</p>	<p>Члан 12.</p> <p>Управљач јавног пута доноси средњорочни план изградње, реконструкције, одржавања и заштите путева, годишњи програм радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавних путева, појединачне студије, уз претходно прибављено мишљење Министарства, односно органа аутономне покрајине надлежног за послове саобраћаја, односно органа јединице</p>

	<p>заштите државних путева и годишњи програм радова на одржавању, заштити, изградњи и реконструкцији државних путева, уз сагласност Владе.</p>	<p>локалне самоуправе надлежног за послове саобраћаја.</p> <p>Сагласност на акте из става 1. овог члана даје Влада, када те акте доноси управљач државног пута, односно извршни орган аутономне покрајине када те акте доноси управљач државних путева II реда који се налазе на територији аутономне покрајине, односно надлежни орган јединице локалне самоуправе када те акте доноси управљач општинских путева и улица.</p> <p>Управљач јавног пута дужан је да годишњи програм радова на одржавању и заштити јавних путева којима управља, у зависности од тога којим путевима управља, доставља на сагласност Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја, најкасније до 1. новембра текуће године за наредну годину.</p> <p>Средњорочни план и годишњи програм из става 1. овог члана садржи и активности које се односе на спровођење посебних захтева које јавни путеви морају да испуне са аспекта безбедности саобраћаја.</p> <p>Средњорочни план и програм радова на изградњи и реконструкцији путева, као и појединачне студије, морају бити усклађени са државним односно локалним стратешким и планским документима.</p>
--	--	--

4) Циљ који се постиже овим законом је и (делимично) увођење правних тековина Европске уније које се односе на област путева у домаћу регулативу. Директиве и одлуке које се уводе у овај закон су:

1. Директива 1999/62/ЕЗ Европског парламента и савета о накнадама које се наплаћују за коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила (са изменама: Директива 2006/38/ЕЗ; Директива 2006/103/ЕЗ; Директива 2011/76/ЕУ; Директива 2013/22/ЕУ; ажурирање Прилога II и табеле 1. и 2. Прилога IIIb 18. фебруара 2014. године и 17. марта 2016. године;

2. Директива 2010/40/ЕУ Европског парламента и савета о оквиру за увођење интелигентних транспортних система у друмском транспорту и за повезивање с осталим видовима транспорта;

3. Директива 2004/52/ЕЗ Европског парламента и савета о интероперабилности система електронске наплате путарине у Заједници;

4. Одлука Комисије (2009/750/E3) о дефинисању Европске електронске наплате путарине и њених техничких елемената;
5. Директива 2008/96/E3 о управљању безбедношћу путне инфраструктуре и
6. Директива 2004/54/E3 о минималним безбедносним захтевима за тунеле у оквиру Транс-европске путне мреже.
- 5) С обзиром на то да је изменом Закона о планирању и изградњи 2014. године било измена које се односе на јавне путеве као инфраструктурне линијске објекте, у делу ограничења издавања сагласности од управљача пута када се изводе радови на јавном путу, један од циљева овог закона је омогућавање управљачу пута да има увид и изда коначну сагласност (решење о испуњености услова) на техничку документацију за извођење радова који утичу на безбедност и стабилност пута, а све у циљу правилне заштите пута.

	Закон о планирању и изградњи	Предлог закона о путевима
4.	Инвеститор нема никакву обавезу прибављања сагласности на техничку документацију од стране управљача пута, што онемогућава вршење поверених јавних овлашћења, а то су заштита јавног пута и наплата накнаде за употребу државног пута, обзиром да управљач пута нема информацију о техничким решењима у пројектној документацији која треба да обезбеди заштиту пута, нити о карактеристикама инсталације која се гради, како би могао да изврши обрачун законске накнаде за употребу пута.	Члан 17. Управљачу јавног пута поверава се вршење јавних овлашћења која се односе на: 1) издавање услова за израду техничке документације за изградњу и реконструкцију саобраћајног прикључка на јавни пут и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова; 2) издавање услова за израду техничке документације, односно за постављање линијског инфраструктурног објекта на јавном путу и заштитном појасу јавног пута (железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура и др.) и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова;

- 6) Циљ овог закона је побољшање и иновирање постојећих подзаконских аката, посебно у области одржавања јавних путева, као и доношење нових (акт којим ће Влада прописати критеријуме за категоризацију свих јавних путева) чиме ће се унапредити поступање управљача пута у вођењу евиденције јавних путева.

	Закон о јавним путевима	Предлог закона о путевима
5.	Члан 5. (1) Према значају саобраћајног повезивања јавни путеви се деле на:	Члан 5. Према значају саобраћајног повезивања, јавни путеви се деле на: 1) државне путеве: (1) државне путеве I реда (саобраћајно

<p>1) државне путеве I реда (саобраћајно повезују територију државе са мрежом европских путева, односно део су мреже европских путева, територију државе са територијом суседних држава, целокупну територију државе, као и привредно значајна насеља на територији државе);</p> <p>2) државне путеве II реда (саобраћајно повезују подручје два или више округа или подручје округа);</p> <p>3) општинске путеве (саобраћајно повезују територију општине, односно града, као и територију општине, односно града са мрежом државних путева), и</p> <p>4) улице (саобраћајно повезују делове насеља).</p> <p>(2) Влада Републике Србије (у даљем тексту: Влада) прописује критеријуме за категоризацију државних путева.</p> <p>(3) На основу критеријума из става 2. овог члана Влада доноси акт о категоризацији државних путева.</p> <p>(4) Скупштина општине, односно скупштина града, прописује критеријуме за категоризацију општинских путева и улица.</p> <p>(5) На основу критеријума из става 4. овог члана скупштина општине, односно скупштина града, доноси акт о категоризацији општинских путева и улица.</p>	<p>повезују територију државе са мрежом европских путева, односно део су мреже европских путева, територију државе са територијом суседних држава, целокупну територију државе, као и привредно значајна насеља на територији државе);</p> <p>(2) државне путеве II реда (саобраћајно повезују подручје два или више округа или подручје округа, као и погранична подручја и граничне прелазе са мрежом државних путева);</p> <p>2) општинске путеве (саобраћајно повезују територије општина, територију општине, односно града, као и територију општине, односно града са мрежом државних путева);</p> <p>3) улице (саобраћајно повезују делове насеља).</p> <p>Влада прописује критеријуме за категоризацију јавних путева.</p> <p>Влада доноси акт о категоризацији државних путева, на основу критеријума из става 2. овог члана.</p> <p>Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар) образује комисију за утврђивање испуњености критеријума за категоризацију државних путева.</p> <p>Скупштина јединице локалне самоуправе доноси акт о категоризацији општинских путева и улица, на основу критеријума из става 2. овог члана.</p>
---	--

- 7) Као коначан циљ овог закона је унапређење безбедности саобраћаја на јавним путевима у фази изградње, а посебно одржавања пута као и унапређење управљања саобраћајем на путу и концентрација прописа који се односе на путеве из других закона на једно место, односно један закон (Закон о јавној својини, Закон о експропријацији, Закон о планирању и изградњи, Закон о безбедности саобраћаја на путевима, Закон о локалној самоуправи). Главом XI. Посебни захтеви које јавни пут мора да испуни са аспекта безбедности саобраћаја, у чл. 88-95. уводе се одредбе Директиве 2008/96/ЕЗ о управљању безбедношћу путне

инфраструктуре, која је делимично регулисана чланом 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Имајући у виду да се материја ове директиве односи на јавни пут, као и да је надлежност за доношење подзаконских аката у вези са наведеном директивом дата овом министарству, одредбе наведене директиве уведене су у овај закон, док је члан 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима овим законом стављен ван снаге.

Главом XII. Безбедносни захтеви за тунеле дуже од 500 метара, у чл. 96-101. уводе се одредбе Директиве 2004/54/EЗ о минималним безбедносним захтевима за тунеле у оквиру Транс-европске путне мреже, која је већим делом уведена у подзаконски акт - Правилник о основним условима које тунел на јавном путу мора да испуњава са гледишта безбедности саобраћаја и подобности пута за одвијање саобраћаја („Службени гласник РС”, број 121/12).

У чл. 96-101. Предлога закона прописане су надлежности за управљање тунелима дужим од 500 метара, дужности управника тунела и саветника за безбедност у тунелу које се односе на давање извештаја о ванредним догађајима и саобраћајним незгодама у тунелу. Осим наведеног уведене су основе за прописивање појединих подзаконских аката чијим ће се усвајањем наставити усклађивање са овом директивом.

3. Да ли су разматране друге могућности за решавање проблема?

Опција „status quo” је разматрана, али имајући у виду неопходност увођења наведених директива, као и да примена одредаба постојећег закона није могућа у потпуности због описане неусаглашености са законима који уређују планирање и изградњу, безбедност саобраћаја на путевима и инспекцијски надзор, дошло се до закључка да је израда новог закона најоптималније и најсврхисходније решење.

Као могућност за решавање проблема разматран је предлог измена и допуна Закона, при чему је утврђено да је због потребе измена већег дела закона и увођења нових поглавља, целисходније дати предлог за нов закон.

4. Зашто је доношење овог закона најбоље решење проблема?

Закон је донет 2005. године, а 2007, 2011, 2012. и 2013. године претрпео је незнатне измене и допуне.

Решавање имовине на путевима, овим законом је важно зато што се нерешени имовински односи штетно манифестују на управљача пута (а посредно и на оснивача, тј. титулара имовине - Републику Србију, аутономне покрајине и јединице локалне самоуправе) на два начина:

а) спречени су у предузимању радњи на путу на које су законом обавезани (одржавање, појачано одржавање и реконструкција путева) јер не могу прибавити законом прописане дозволе и одобрења;

б) изложени су ризику од тужби власника имовине и захтевима за надокнаду штете.

С обзиром на то да је од доношења Закона дошло до значајних промена законске регулативе у Републици Србији из области планирања и изградње а који се тичу изградње, реконструкције и одржавања путева,

што намеће потребу усаглашавања прописа у области путева, неопходна је израда новог закона којим ће се уредити област која се односи на правни положај путева, услове и начине управљања, њихову заштиту и одржавање, као и изворе и начине финансирања, а посебно услове изградње и реконструкције путева и инспекцијског надзора.

Поред горе наведеног, Предлог закона треба да реши и неопходно усаглашавање са прописима Европске уније.

5. На кога и како ће утицати предложена решења?

Решења у Предлогу закона имаће позитиван утицај на већину учесника у области коју овај закон обрађује.

Предложена решења утицаће на :

- особе са инвалидитетом за које је поштрен критеријум у области ослобађања од плаћања путарине, што је усклађено са финансијским прописима који се односе на олакшице у плаћању дажбина за особе са инвалидитетом (царински закон, регистрација возила за инвалиде, прописи о одређивању особа које могу остварити право на бесплатно коришћење обележених паркинг места на јавним општим паркиралиштима), у циљу спречавања злоупотребе и губитка јавних прихода, узимајући у обзир и прописе у земљама из окружења (Црна Гора, Хрватска, Словенија);

	Закон о јавним путевима	Предлог закона о путевима
6.	<p>Члан 24.</p> <p>Накнада из члана 17. тачка 5) овог закона не плаћа се за моторна возила:</p> <p>б) особа са инвалидитетом;</p>	<p>Накнада из члана 20. став 1. тачка 3) овог закона не плаћа се по одобрењу управљача јавног пута за возила:</p> <p>1) особа са утврђеним инвалидитетом са 80% или више процената телесног оштећења, односно особа код којих је утврђено телесно оштећење које има за последицу неспособност доњих екстремитета 60% или више процената, за један лични аутомобил који имају у свом власништву, односно који користе по основу уговора о лизингу, када се особа са утврђеним инвалидитетом налази у возилу;</p>

- власнике парцела које се експропришу за потребе изградње јавних путева, с обзиром да су Предлогом закона дате минималне границе експропријације:

	Закон о јавним путевима	Предлог закона о путевима
7.		<p><i>Граница експропријације</i></p> <p>Члан 35.</p> <p>Граница експропријације, за јавне путеве у изградњи, налази се са сваке стране јавног пута, мерено на спољну страну од границе путног земљишта, на минималном одстојању</p>

		од: 1) аутопутеви, 5 метара 2) остали државни путеви I реда, 3 метра 3) државни путеви II реда, 3 метра 4) општински путеви, 1 метар.
--	--	---

Уколико је власнику парцеле онемогућено да користи целу парцелу, имајући у виду члан 10. Закона о експропријацији („Службени гласник РС”, бр. 53/95, 23/01-СУС, 20/09, 55/13-УС и 106/16-аутентично тумачење): „Ако се приликом експропријације једног дела непокретности, утврди да сопственик нема економског интереса да користи преостали део непокретности, односно ако је због тога на преосталом делу непокретности онемогућена или битно отежана његова егзистенција, експроприсаће се, на његов захтев, и тај део непокретности”, власник може остварити своје право;

- Републички геодетски завод имајући у виду да ће, у циљу регулисања власничких односа на јавним путевима, вршити упис јавних путева у јавне књиге о евиденцији права на непокретностима по службеној дужности, а по захтеву управљача јавног пута;

- управљаче путева којима су прецизније дате надлежности у смислу анализирања стања путева у циљу благовременог планирања и распоређивања средстава за одржавање путева којим управљају; У члану 11. Предлога закона управљач јавног пута дужан је да најмање једном у току године, а најкасније до 1. септембра те године, поднесе годишњи извештај о извршеној контроли и оцени стања јавних путева којима управља.

Управљач државног пута, поред извештаја из става 1. дужан је да подноси и петогодишњи извештај о извршеној контроли и оцени стања државних путева.

Извештај из ст. 1. и 2. овог члана доставља се Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја.

Министар прописује садржину и форму извештаја из ст. 1. и 2. овог члана;

- рад органа у смислу ефикаснијег доношења одобрења за извођење радова на јавном путу, члан 69. Предлога закона: Управљач јавног пута 15 дана пре почетка радова обавештава Министарство, надлежни орган аутономне покрајине, односно надлежни орган јединице локалне самоуправе о намери извођења радова на рехабилитацији уз достављање техничког описа и предмера и предрачуна радова као и захтева за доношење решења о техничком регулисању саобраћаја, чији је саставни део саобраћајни пројекат;

- пројектанте, извођаче и надзор у олакшаној примени закона у поступку израде

одговарајуће техничке документације, а самим тим и у поступку извођења радова. У члану 79. Предлога закона: Министар доноси пропис којим се ближе уређују услови и начин пројектовања и технички услови изградње и реконструкције јавних путева;

- рад инспекције у надлежностима датим Предлогом закона надлежност инспекције је сведена на надзор над извођењем само радова који се врше у складу са овим предлогом закона;

- управљача пута јер су законом прецизније дефинисани услови ослобађања од накнаде за употребу јавног пута-путарина, што је до сада доводило до злоупотреба; Ослобађање од обавезе плаћања накнада,

У члану 25. Предлога закона:

Накнада из члана 20. став 1. тачка 3) овог закона не плаћа се за возила:

- 1) Министарства унутрашњих послова;
- 2) хитне помоћи;
- 3) Војске Србије и возила мобилисана за потребе Војске Србије;
- 4) професионалних ватрогасних јединица, добровољних ватрогасних друштава и ватрогасних јединица правних лица која имају ватрогасну службу организовану по прописима о заштити од пожара;
- 5) под пратњом и возила са првенством пролаза у складу са законом којим се уређује безбедност саобраћаја на путевима.

У члану 26. Предлога закона:

Накнада из члана 20. став 1. тачка 3) овог закона не плаћа се по одобрењу управљача јавног пута за возила:

- 1) особа са утврђеним инвалидитетом са 80% или више процената телесног оштећења, односно особа код којих је утврђено телесно оштећење које има за последицу неспособност доњих екстремитета 60% или више процената, за један лични аутомобил који имају у свом власништву, односно који користе по основу уговора о лизингу, када се особа са утврђеним инвалидитетом налази у возилу;
- 2) републичке инспекције за државне путеве и републичке инспекције за друмски саобраћај;
- 3) привредних друштава и других правних лица, односно предузетника који обављају послове одржавања и заштите јавног пута за чије коришћење се плаћа путарина;
- 4) која су у функцији организовања и наплате путарине;
- 5) за превоз лица и материјалних добара у оквиру домаћих или међународних хуманитарних акција;
- 6) возила међународних мировних мисија.

За возила из тач. 5) и 6) овог члана дозвола се издаје појединачном возилу за појединачну возњу.

Министар ближе уређује начин и поступак издавања одобрења из тачке 1) овог члана;

- све учеснике у саобраћају за које ће путеви бити безбеднији, у члану 14. Предлога закона:

Управљач јавног пута дужан је да обезбеди управљање саобраћајем на јавним путевима у складу са прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима.

Управљање саобраћајем обезбеђује се употребом:

- 1) интелегентних транспортних система пута (телекомуникационих, оптичких, електронских и стационарних уређаја за праћење, снимање, контролу, безбедност и регулисање саобраћаја, контролу стања коловоза и даљинско обавештавање и упозоравање, бројача саобраћаја, путних метеоролошких станица);
- 2) система и уређаја за наплату путарине;
- 3) сигурносне опреме у тунелима;
- 4) опреме и уређаја за заштиту јавног пута, саобраћаја и околине;
- 5) саобраћајне сигнализације.

Интелегентни транспортни систем пута (у даљем тексту: ИТС), развија се и примењује у следећим приоритетним областима:

- 1) оптимална употреба података о саобраћају и путовањима;
- 2) континуитет услуга ИТС у управљању саобраћајем;
- 3) апликације ИТС у функцији безбедности саобраћаја на путевима и заштити корисника путева;
- 4) системи који повезују возила и путеве.

У оквиру приоритетних области из става 3. овог члана, следеће активности су приоритетне:

- 1) давање информација о проходности путева;
- 2) давање информација о безбедности саобраћаја и режиму одвијања саобраћаја;
- 3) давање информација о саобраћају у реалном времену;
- 4) пружање услуга система е-позива;
- 5) давање информација о сигурним и безбедним паркиралиштима;
- 6) пружање услуга резервације сигурних и безбедних паркиралишта за теретна возила и аутобусе;

- смањење броја поднесака жалби грађана у вези са стањем путне мреже, јасно разграничена надлежности и одговорност за одржавање јавних путева у насељима у члану 72. Предлога закона: Управљач државног пута одржава коловозну конструкцију као саставни део државног пута и саобраћајну сигнализацију на државном путу који пролази кроз насеље, осим уређаја за давање светлосних саобраћајних знакова и туристичке сигнализације.

Додатне елементе, објекте и опрему државног пута (тротоар, раскрснице за потребе насеља, простори за паркирање, јавна расвета, светлосна и друга сигнализација за потребе насеља, бициклистичке стазе, пешачке стазе и сл), који су изграђени за потребе насеља, одржава јединица локалне самоуправе.

Јединица локалне самоуправе може закључити уговор са управљачем државног пута, којим се ближе уређују међусобна права и обавезе у погледу одржавања додатних елемената, објеката и опреме државног пута из ст 1. и 2. овог члана.

Аутобуска стајалишта изграђена ван коловоза државног пута у насељу, одржава јединица локалне самоуправе.

Спојне рампе денивелисане раскрнице одржава управљач јавног пута вишег реда;

- униформност у раду управљача пута, чиме ће се омогућити боља контрола рада истих, у члану 10. Предлога закона: Делатност управљања државним путевима обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник Република Србија.

Делатност управљања државним путевима II реда, односно деловима државних путева II реда, који се налазе на територији аутономне покрајине, обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник аутономна покрајина.

Делатност управљања државним путевима може да обавља и друго друштво капитала, коме је надлежни орган поверио обављање делатности управљања државним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Делатност управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, који нису део државног пута I и II реда, може да обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник јединица локалне самоуправе, као и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган јединице локалне самоуправе поверио обављање делатности управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Јавно предузеће, друштво капитала или предузетник који обавља делатност управљања јавним путевима из члана 9. став 2. овог закона је управљач јавног пута.

Ако јавно предузеће, друштво капитала или предузетник обавља само поједине послове из члана 9. став 2. овог закона, не сматра се управљачем јавног пута у смислу овог закона;

- повећање безбедности саобраћаја на јавним путевима, кроз смањење броја саобраћајних незгода посебно са погинулим лицима, кроз обезбеђивање процене утицаја пута на безбедност саобраћаја и ревизију пројеката са аспекта безбедносних карактеристика пута и кроз дубинску анализу саобраћајних незгода, као и формирање независне комисије од управљача пута за процену, ревизију и проверу безбедности пута. У чл. 88-95. уводе се одредбе Директиве 2008/96/ЕЗ о управљању безбедношћу путне инфраструктуре, која је делимично регулисана чланом 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, а уведена у овај закон имајући у виду да се материја ове директиве односи на јавни пут, као и да је надлежност за доношење подзаконских аката у вези са наведеном.

6. Које трошкове ће примена овог закона изазвати грађанима и привреди, посебно малим и средњим предузећима?

Предлог закона ће изазвати додатне трошкове за:

- категорије особа са инвалидитетом који на основу предложених критеријума у Предлогу закона губе право на ослобађање од плаћања путарине, у висини путарине;

- додатних трошкова за особе са инвалидитетом, који се односе на покретање управног поступка код управљача пута нема, с обзиром да у складу са важећим Законом постоји ослобађање од плаћања путарине

за инвалиде тако да је подносилац захтева морао покретањем управног поступка доказивати испуњеност критеријума за ослобађање наведене накнаде и иста процедура је пренета у овај предлог закона;

1) На основу спроведене анализе управљача државних путева Јавно предузеће „Путеви Србије”, укупан број издатих дозвола за бесплатан пролаз аутопутевима Републике Србије за особе са инвалидитетом (закључно са 21. децембром 2017. године) износи 9.403.

2) На основу извршене анализе поднетих односно одобрених захтева са пратећом документацијом у 2017. години, утврђено је да се 29% издатих дозвола односи на кориснике чији је степен инвалидитета испод 80%, док је 71% дозвола издато на основу документације у којој је утврђен степен инвалидитета изнад 80%.

3) Аналогно тренду из текуће године, укупан број издатих дозвола на основу решења у коме је утврђен степен инвалидитета до 80% је око 2.700 што уједно представља и процену броја особа са инвалидитетом које би изгубиле право на бесплатан пролазак аутопутем, у складу са предложеним изменама.

- лица која треба да буду стручно оспособљена и лиценцирана за спровођење ревизије односно провере, у висини коју прописује Агенција за безбедност саобраћаја (у даљем тексту: Агенција), на основу прописа којима се утврђују висине цена услуга.

7. Да ли позитивне последице доношења овог закона оправдавају трошкове које ће он створити?

Примена предложених решења ће бити праћена незнатним додатним трошковима за особе са инвалидитетом који су по новопреложеним критеријумима изгубили право на бесплатан пролазак аутопутевима.

Постићи ће се поједностављење поступка одобравања ослобађања од плаћања путарине јер су захтеви исти као и за ослобађање од пореза на употребу возила (члан 5. Закона о порезима на употребу, држање и ношење добара („Службени гласник РС”, бр. 26/01, 80/02, 43/04, 31/09, 101/10, 24/11, 68/14 - др. закон и 112/15)) па ће и документа која се прилажу бити иста, а и одлучивање по захтеву ће бити брже.

На основу просечне вредности из последња два месеца 2017. године, додатни приход Јавног предузећа „Путеви Србије” износио би око 595.000,00 динара на месечном нивоу, односно око 7.140.000,00 динара на годишњем нивоу.

Имајући у виду да је обавеза спровођења ревизије и провере наметнута европским прописима, Република Србије је поштујући правне тековине Европске уније морала да уведе и систем лиценцирања истих. Позитивни ефекти увођења нових алата које ће да спроводе стручни тимови са лиценцираним ревизорима и проверавачима се мере у смањењу броја саобраћајних незгода и њихових последица (смањен број погинулих, лако и тешко повређених лица).

Како је систем обуке и лиценцирања ревизора и проверивача нов систем који тек треба да се успостави у Републици Србији, а имајући у виду Одлуку о забрани запошљавања у јавном сектору и чињеницу да Агенција у овом тренутку нема запослене који би се бавили овим пословима, остављена је могућност да Агенција у случају потребе може да овласти правно лице за спровођење обуке о стручном

оспособљавању и усавршавању знања за полагање стручног испита и испита провере знања за ревизора односно проверавача. На тај начин убрзала би се процедура стручног оспособљавања и издавања лиценци за ревизоре, односно провераваче.

Сходно наведеном, очекује се да предложена решења изазову само позитивне ефекте за грађане и привреду, односно оправдавају додатне трошкове који се намећу Предлогом закона.

8. Да ли се овим законом подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишна конкуренција?

Овим законом се не спречава тржишна конкуренција у погледу учесника у пројектовању и на извођењу радова на изградњи, реконструкцији и одржавању путева. Предлог закона прецизно регулише надлежности и делатност управљача пута тако да се не гуши тржишна конкуренција, а повећава се јавност у раду управљача. Предлог закона нема за циљ оснивање нових привредних субјеката од стране државе (члан 10. Предлога закона), већ само унапређивање рада постојећих органа надлежних за управљање путевима (чл. 11. и 12.) и њихову бољу координацију као и развијање сарадње и униформност у раду ради обезбеђивања истог квалитета на мрежи јавних путева као и вођење евиденција о истим.

9. Да ли су све заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о Нацрту закона о путевима?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је првим решењем о формирању Радне групе 2015. године укључило у рад на изради текста овог закона све заинтересоване стране у области јавних путева које су делегирале своје представнике као чланове Радне групе који су изнели проблеме у раду и дали предлоге и решења која су разматрана и усвајана.

Међу члановима су били представници: Министарства унутрашњих послова, Министарства државне управе и локалне самоуправе, Удружења послодаваца путне привреде Републике Србије „Путар” (у даљем тексту: Удржење послодаваца „Путар”), Републичког секретаријата за јавне политике, Канцеларије за европске интеграције, управљача јавних путева, Грађевинског факултета у Београду и Сектора за инспекцијски надзор овог министарства.

У складу са Законом о министарствима („Службени гласник РС”, бр. 44/14, 14/15, 54/15, 96/15 - др. закон и 62/17) и утврђеним делокругом рада, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре припремило је Нацрт закона о путевима (у даљем тексту: Нацрт закона). Закључком Одбора за привреду и финансије 05 Број: 011-7819/2017 од 16. августа 2017. године усвојен је Програм јавне расправе којим је предвиђено да се централна јавна расправа одржи у организацији овог министарства и Привредне коморе Србије.

Јавна расправа почела је 17. августа 2017. године постављањем Нацрта закона на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и обавештењем да је покренута јавна расправа ради прибављања мишљења стручне и шире јавности о Нацрту закона. Поред тога, циркуларном електронском поштом послат је и позив за учествовање у јавној расправи.

Дана 15. септембра 2017. године одржана је презентација и јавна расправа, у просторијама Привредне коморе Србије на тему „Примедбе и сугестије на Нацрт закона о путевима“, на коме су представници ресорног министарства презентовали Нацрт закона, а потом су бројни учесници изразили своје ставове и примедбе. Централној јавној расправи присуствовали су следећи заинтересовани субјекти: представници управљача општинских путева, представници Јавног предузећа „Путеви Србије“, „Коридори Србије“ д.о.о, Секретаријата за саобраћај града Београда, професори Грађевинског факултета Универзитета у Београду, представници пројектантских предузећа (Саобраћајни институт „ЦИП“ д.о.о. и Предузеће за студије, пројектовање саобраћајница и инжењеринг „ПУТИНВЕСТ“ д.о.о.), предузећа за одржавање путева, грађевински инжењери и инжењери саобраћаја.

Примедбе и сугестије примане су путем електронске поште и званичном поштом закључно са 25. септембром 2017. године и то од: Ауто-мото савеза Србије - Центра за моторна возила (у даљем тексту: АМСС), Сектора за инспекцијски надзор Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - Одсека за инспекцијске послове државних путева, Агенције, Јавног предузећа за управљање и развој инфраструктурних објеката Рача, општине Врбас, града Суботице, Секретаријата за инспекцијске послове града Београда, Сектора за одржавање државних путева Јавног предузећа „Путеви Србије“, Небојше Стојановића, дипл. инж. грађ, Драгана Костића, дипл. инж. саобр. (Јавно предузеће „Путеви Србије“), др Бранимира Ујдур, дипл. инж. грађ, Зорице Павићевић, дипл. инж. грађ, инспектора за државне путеве Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај Аутономне покрајине Војводине.

По окончању поступка јавне расправе Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је анализирано све примедбе, предлоге и сугестије учесника у јавној расправи и прихватило предлоге који су релевантни са становишта предмета закона и то:

- предлог професора Грађевинског факултета у делу формулисања појединих појмова из грађевинске терминологије (члан 2.) и ширине коловоза на/у путном објекту и ван путног објекта (члан 79.), укидање обавезе државном органу издавања сагласности за извођење радова на рехабилитацији (члан 69.);
- предлог представника града Суботица и града Београда за допуну одредбе о управљачима општинских путева, улица и некатегорисаних путева (члан 10.);
- предлоге Агенције, АМСС-а и Јавног предузећа „Путеви Србије“ у делу Нацрта закона који се односи на безбедносне захтеве које јавни пут мора да испуни са аспекта безбедности саобраћаја (глава XI) и допуне дефинисања државних путева II реда у пограничном подручју;
- предлог представника Одсека за инспекцијске послове државних путева у делу увођења појединих појмова у обухвату јавног пута (тротоар, бицикличка стаза, спојна рампа (члан 2.)), допуну одредби којима се прописује надлежност за надокнаду трошкова ангажовања стручног надзора (члан 39.), увођење обавезе управљачу пута за израду програма активности за одржавање путева у зимским условима (члан 52.), усклађивање са надлежностима грађевинске инспекције за надзор изградње у заштитном појасу пута (члан 105.);

- предлог Одсека за инспекцијске послове државних путева: обавеза органима јединице локалне самоуправе и рок за утврђивања правца пружања и граница јавног пута у насељу, члан 12. став 3. да Министарство даје сагласност, дефинисање минималне раздаљине за постављање реклама на јавним путевима члан 48, казнена одредба по члану 65, као и чл. 83, 87. и члан 104. који се односи на коришћење таблице СТОП од стране инспекције;

- представника „Коридори Србије” д.о.о. у делу издвајања субјеката који нису управљачи путева, а обављају поједине делатности управљања путевима (члан10.);

- предлог представника општине Рача за навођење субвенција као извора финансирања изградње, реконструкције, одржавања и заштите јавних путева (члан 19.);

- предлог Небојше Стојановића, дипл. инж. грађ. за корекцију члана о саобраћајном прикључку на јавни пут који „умањује проточност саобраћаја на јавном путу”;

- предлог Удружења послодаваца „Путар” за увођење надлежности управљача јавног пута за контролу ванредног превоза (члан 60.).

Нису прихваћени предлози :

- града Београда за усклађивање Нацрта закона са Законом о главном граду (Закон о главном граду из 2007. године није усклађен са Законом о јавним путевима из 2005. године у делу управљања државним путевима);

- „Коридори Србије” д.о.о. за увођење обавезе управљачу пута за обележавање границе експропријације (постоје званичне евиденције о упису права на непокретностима);

- представника Одсека за инспекцијске послове државних путева за увођење „покрајинског инспектора”, с обзиром да су послови инспекцијског надзора већ прописани Законом о утврђивању надлежности Аутономне покрајине Војводине;

- професора Грађевинског факултета за увођење извора финансирања путева из концесија (већ обухваћено другим изворима финансирања) и Удружења послодаваца „Путар” из „накнада из малопродајне цене нафтних деривата”;

- представника грађевинског предузетника за увођење одредби које би се односиле на квалитет изведених радова на изградњи путева, имајући у виду да је Нацртом закона предвиђено доношење техничких услова за пројектовање, изградњу и реконструкцију јавних путева.

Централна јавна расправа оцењена је као успешна и конструктивна у смислу могућности свих учесника да активно учествују у расправи о тексту Нацрта закона и износе своје идеје поткрепљене примерима из њихове свакодневне праксе.

Нацрт закона добио је подршку свих укључених заинтересованих страна и закључено је да је општа оцена да је текст Нацрта закона добар, прихватљив за све учеснике и усклађен са савременим тенденцијама и законским решењима.

10. Које ће се мере током примене овог закона предузети да би се остварило оно што се доношењем наведеног законом намерава?

Приоритет приликом уписа јавних путева у евиденцију о непокретностима и правима на њима имаће јавни путеви који су део државних путева I и II реда, имајући у виду њихов значај на мрежи европских путева, као и омогућавање несметаног спровођења унапређења безбедности саобраћаја по Програму који се финансира средствима зајмова Европске инвестиционе и Европске банке за обнову и развој.

Регулаторне мере:

У погледу прелазних одредаба остављен је рок од годину дана од ступања закона на снагу, у којем ће се обезбедити неопходна подзаконска акта за квалитетну примену овог закона. Наведена подзаконска акта ће се радити у сарадњи са стручним службама Јавног предузећа „Путеви Србије” и другим релевантним институцијама.

Као један од важнијих докумената је акт о критеријумима за категоризацију јавних путева као полазни документ на основу кога ће се извршити разврставање свих јавних путева, поштујући критеријуме донете на једном, а не на више општинских нивоа што је доводило до неравномерности у категоризацији општинских путева и улица.

Новим одредбама у Предлогу закона одређене су минималне границе експропријације приликом изградње јавних путева, чиме ће се обезбедити превентивна заштита и несметано одржавање јавног пута у експлоатацији.

Доношењем техничких услова пројектовања, изградње и реконструкције јавних путева иновираће се и објединити прописи примењивани у овој области.

Институционалне мере:

У циљу превентивних мера за безбедност саобраћаја на јавним путевима и у тунелима дужине веће од 500 метара, овим законом је предвиђено именовање саветника за безбедност у тунелу, ревизора и проверавача који ће обављати послове процене, ревизије и провере утицаја пута на безбедност саобраћаја.

Уколико управљач пута не располаже потребним кадровима за обављање послова саветника за безбедност у тунелима дужим од 500 метара, у обавези је да систематизује нова радна места чији ће опис одговарати условима из овог закона. Имајући у виду да тренутно у Републици Србији постоје четири тунела дужа од 500 метара (на обилазници Београда) што омогућава ангажовање једног саветника за безбедност за све тунеле, потреба за осталим саветницима за тунеле у изградњи ће се уводити фазно у зависности од динамике пуштања тунела у експлоатацију.

Едукативне мере:

Министар, на предлог Агенције, ближе ће прописати програм стручног оспособљавања као и програм обавезних облика стручног усавршавања и испита провере знања за ревизора, односно проверавача за послове процене (пре пројектовања пута), ревизије (у фази пројектовања пута) и провере утицаја пута (у фази експлоатације) на безбедност саобраћаја.

Лиценцирање би започело најкасније у року од годину дана од дана објављивања закона, с обзиром да је неопходно доношење подзаконских аката за почетак обуке ревизора и проверавача.

Спровођењем наведених мера постиже се стално присуство обучених стручних лица која врше контролу како пројектовања пута тако и пута у експлоатацији и дају предлоге за унапређење безбедности саобраћаја на путевима, што доводи до најважнијег циља - смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица.

ИЗЈАВА О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. Овлашћени предлагач - Влада.

Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

2. Назив прописа

Предлог закона о путевима.
Draft Law on roads.

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

а) Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа,

Члан 108. Споразума и члан 13. Протокола 4 о копненом транспорту.

б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,

Члан 72. у вези са чланом 8. Споразума.

в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума,

Испуњава у потпуности.

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

Нема.

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

Националним програмом за усвајање правних тековина ЕУ (2018-2021) планирано је у 2018. години усвајање овог закона којим ће се наше законодавство ускладити са следећим прописима Европске уније из области путева, у оквиру поглавља 3. Способност преузимања чланства у Европској унији, потпоглавље 3.21. Транс-европске мреже, 3.21.1. Транс-европске транспортне мреже.

Бројчана ознака (шифра) из базе НПАА: 2017-550.

Рок за доношење прописа је I квартал 2018. године.

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније

а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

Нема.

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

1. Директива 1999/62/ЕЗ Европског парламента и Савета о накнадама које се наплаћују за коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила;
Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures;
CELEX 31999L0062; 32006L0038; 32006L0103; 32011L0076; 32013L0022
Делимично усклађен.

2. Директива 2004/52/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о интероперабилности система електронске наплате путарине;
Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community;
CELEX 32004L0052; 32009R0219
Делимично усклађен.

3. Директива 2004/54/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о минималним безбедносним захтевима за тунеле у оквиру Транс-европске путне мреже;
Directive 2004/54/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on minimum safety requirements for tunnels in the Trans-European Road Network;
CELEX 32004L0054; 32009R0596
Делимично усклађен.

4. Директива 2008/96/ЕЗ Европског парламента и Савета од 19. новембра 2008. о управљању безбедношћу путне инфраструктуре;
Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management;
CELEX 32008L0096
Делимично усклађен.

5. Директива 2010/40/ЕУ Европског Парламента и Савета од 7. јула 2010. године о оквиру за увођење интелигентних транспортних система у друмском транспорту и за повезивање с осталим видовима транспорта;
Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport;
CELEX 32010L0040, 32017D2380
Делимично усклађен.

6. Одлука Комисије од 6. октобра 2009. о дефинисању Европске електронске наплате путарине и њених техничких елемената;
Commission Decision of 6 October 2009 on the definition of the European Electronic Toll Service and its technical elements (notified under document C(2009) 7547) (Text with EEA relevance) (2009/750/EC);
CELEX 32009D0750
Делимично усклађен.

в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима, Нема.

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност прописа са прописима Европске уније,

Разлог за делимичну неусклађеност је да је овим законом предвиђена потпуна усклађеност са прописима Европске уније тек након доношења подзаконских аката чији је правни основ за доношење прописан овим законом, као и будућим изменама и допунама овог закона, чије се усвајање и доношење предлаже. Такође, кроз процес приступања и преговора са Европском унијом биће разматрани датуми, односно рокови којима су прописане обавезе држава чланица, а који су већ на снази.

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

Потпуну усклађеност могуће је остварити приступањем Европској унији.

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

/

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

Делимично.

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

Да.

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

О тексту Предлога закона је консултована Европска комисија, а након тога коментари и сугестије Европске комисије су уврштени у текст Предлога закона.

<p>1. Назив прописа Европске уније :</p> <p>Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures</p> <p>Директива 1999/62/ЕЗ Европског парламента и Савета о накнадама које се наплаћују за коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила</p>		<p>2. „CELEX” ознака прописа Европске уније</p> <p>31999L0062</p> <p>32006L0038</p> <p>32006L0103</p> <p>32011L0076</p> <p>32013L0022</p>				
<p>3. Овлашћени предлагач прописа - Влада Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>		<p>4. Датум израде табеле: 1. март 2018. године</p>				
<p>5. Назив прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p> <p>1. Предлог закона о путевима Draft Law on roads</p> <p>2. Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС” бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - УС и 24/18) Law on Road Traffic Safety (The Official Gazette of RS, No. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13, 55/14, 96/15, 09/16, 24/18)</p> <p>3. Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима („Службени гласник РС”, бр. 40/12, 102/12, 19/13, 41/13, 102/14, 41/15, 78/15, 111/15, 14/16, 108/16, 7/17 - исправка и 63/17) Rulebook on motor vehicles and trailers and technical conditions for road traffic vehicles (Official Gazette of RS, No. 40/12, 102/12, 19/13, 41/13, 102/14, 41/15, 78/15, 111/15, 14/16, 108/16, 7/17, 63/17)</p> <p>4. Закон о јавно - приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС”, бр. 88/11, 15/16 и 104/16) Law on Public-Private Partnership and Concessions (Official Gazette of RS, No. 88/11, 15/16, 104/16)</p>		<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p> <p>2017-550</p>				
<p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа Европске уније:</p>						
a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)

а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа Европске уније	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност ¹	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
1.	This Directive applies to vehicle taxes, tolls and user charges imposed on vehicles as defined in Article 2. This Directive shall not affect vehicles carrying out transport operations exclusively in the non-European territories of the Member States. It shall also not affect vehicles registered in the Canary Islands, Ceuta and Melilla, the Azores or Madeira and carrying out transport operations exclusively in those territories or between those territories and, respectively, mainland Spain and mainland Portugal.	01.27.1-2	Путарина је накнада за употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта и плаћа се у износу који је се утврђује у зависности од категорије возила и дужине пређене деонице јавног пута, његовог дела или путног објекта. Путарина обухвата инфраструктурну накнаду и накнаду за екстерне трошкове.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима	
2.1.1	For the purposes of this Directive: (a) ‘trans-European road network’ means the road network defined in Section 2 of Annex I to Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (1) as illustrated by maps. The maps refer to the corresponding sections mentioned in the operative part of and/or in Annex II to that Decision;			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1.1.1	(aa) ‘construction costs’ means the costs related to construction, including, where appropriate, the financing costs, of: — new infrastructure or new infrastructure improvements (including significant structural repairs), or — infrastructure or infrastructure improvements			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

¹ Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(including significant structural repairs) completed no more than 30 years before 10 June 2008, where tolling arrangements are already in place on 10 June 2008, or completed no more than 30 years before the establishment of any new tolling arrangements introduced after 10 June 2008; costs regarding infrastructure or infrastructure improvements completed before these time limits may also be considered as construction costs where:</p> <p>(i) a Member State has established a tolling system which provides for the recovery of these costs by means of a contract with a tolling system operator, or other legal acts having equivalent effect, which enter into force before 10 June 2008, or</p> <p>(ii) a Member State can demonstrate that the case for building the infrastructure in question depended on its having a design lifetime in excess of 30 years. In any event, the proportion of the construction costs to be taken into account shall not exceed the proportion of the current design lifetime period of infrastructure components still to run on 10 June 2008 or on the date when the new tolling arrangements are introduced, where this is a later date.</p> <p>Costs of infrastructure or infrastructure improvements may include any specific expenditure on infrastructure designed to reduce nuisance related to noise or to improve road safety and actual payments made by the infrastructure operator corresponding to objective environmental elements such as protection against soil contamination;</p>					
2.1.1.2	(ab) 'financing costs' means interest on borrowings and/or return on any equity funding contributed by shareholders;			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
					подзаконских аката.	
2.1.1.3	(ac) 'significant structural repairs' means structural repairs excluding those repairs no longer of any current benefit to road users, e.g. where the repair work has been replaced by further road resurfacing or other construction work;			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1.1.4	(ad) 'motorway' means a road specially designed and built for motor traffic, which does not serve properties bordering on it, and which: (i) is provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other either by a dividing strip not intended for traffic or, exceptionally, by other means; (ii) does not cross at grade with any road, railway or tramway track, bicycle path or footpath; and (iii) is specifically designated as a motorway;	01. 2.1.4)	<i>аутопут</i> је државни пут намењен за моторни саобраћај, са физички раздвојеним коловозима по смеровима, без укрштања у истом нивоу и са потпуном контролом приступа, који има најмање две саобраћајне и једну зауставну траку за сваки смер и као такав је обележен прописаном саобраћајном сигнализацијом и опремом.	ПУ		
2.1.2	(b) 'toll' means a specified amount payable for a vehicle based on the distance travelled on a given infrastructure and on the type of the vehicle comprising an infrastructure charge and/or an external-cost charge;	01. 27.1-2	Путарина је накнада за употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта и плаћа се у износу који се утврђује у зависности од категорије возила и дужине пређене деонице јавног пута, његовог дела или путног објекта. Путарина обухвата инфраструктурну накнаду и накнаду за екстерне трошкове.	ПУ		
2.1.2.1	(ba) 'infrastructure charge' means a charge levied for the purpose of recovering the construction, the maintenance, the operation and the development costs related to infrastructure incurred in a Member State;	01. 2.1.55)	<i>инфраструктурна накнада</i> је накнада која треба да обезбеди повраћај трошкова изградње, одржавања, пословања и развоја у вези са изграђеном инфраструктуром;	ПУ		
2.1.2.2	(bb) 'external-cost charge' means a charge levied for the purpose of recovering the costs incurred in a Member State related to traffic based air pollution and/or traffic-based noise pollution;	01. 2.1.56)	<i>накнада екстерних трошкова</i> је накнада трошкова насталих због загађења ваздуха или штетних утицаја буке која је последица одвијања саобраћаја;	ПУ		
2.1.2.3	(bc) 'cost of traffic-based air pollution' means the			НУ	Потпуно усаглашавање	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	cost of the damage caused by the release of particulate matter and of ozone precursors, such as nitrogen oxide and volatile organic compounds, in the course of the operation of a vehicle;				прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1.2.4	(bd) ‘cost of traffic-based noise pollution’ means the cost of the damage caused by the noise emitted by the vehicles or created by their interaction with the road surface;			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1.2.5	(be) ‘weighted average infrastructure charge’ means the total revenue of an infrastructure charge over a given period divided by the number of vehicle kilometres travelled on the road sections subject to the charge during that period;			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1.2.6	(bf) ‘weighted average external-cost charge’ means the total revenue of an external-cost charge over a given period divided by the number of vehicle kilometres travelled on the road sections subject to the charge during that period;			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1.3	(c) ‘user charge’ means a specified amount payment of which confers the right for a vehicle to use for a given period the infrastructures referred to in Article 7(1);			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1.4	(d) ‘vehicle’ means a motor vehicle or articulated vehicle combination intended or used for the carriage by road of goods and having a maximum permissible laden weight of over 3,5 tonnes;	03. 8.3-4	Врста N2 - средње теретно возило, јесте возило врсте N које има највећу дозвољену масу која прелази 3,5 t, али која не прелази 12 t. Врста N3 - тешко теретно возило, јесте возило врсте N које има највећу дозвољену масу која прелази 12 t.,	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
2.1.5	e) vehicle of the ‘EURO 0’, ‘EURO I’, ‘EURO II’, ‘EURO III’, ‘EURO IV’, ‘EURO V’, ‘EEV’ category means a vehicle that complies with the emission limits set out in Annex 0;	03. 2.1 03. 4.1.2)	Нова серијски произведена возила морају бити усаглашена са једнообразним техничким условима, у складу са прописима о хомологацији. Једнообразни технички услови су услови прописани Споразумом о прихватању једнообразних услова за хомологацију и узајамно признавање хомологације опреме и делова моторних возила, прописима донетим на основу тог споразума, по којима се врши хомологација делова возила, опреме за возила и хомологацију типа целог возила, односно одговарајућим прописима Европске уније;	ДУ	Термини из Анекса 0 Директиве биће транспоновани у одговарајуће подзаконске акте.	
2.1.6	(f) ‘type of vehicle’ means a category into which a vehicle falls according to the number of its axles, its dimensions or weight, or other vehicle classification factors reflecting road damage, e.g. the road damage classification system set out in Annex IV, provided that the classification system used is based on vehicle characteristics which either appear in the vehicle documentation used in all Member States or are visually apparent;			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1.7	(g) ‘concession contract’ means a ‘public works concession’ or a ‘service concession’ as defined in Article 1 of Directive 2004/18/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on the coordination of procedures for the award of public works contracts, public supply contracts and public service contracts (1);	04. 10.3	Концесија за јавне радове, у смислу овог закона је уговорни однос истоветан уговору о јавној набавци којим се врши набавка радова у складу са законом којим се уређују јавне набавке, осим чињенице да се накнада за јавне радове састоји или од самог права на комерцијално коришћење изведених радова или од тог права заједно са плаћањем.	ПУ		
2.1.8	(h) ‘concession toll’ means a toll levied by a concessionaire under a concession contract.	01. 2.1.57)	<i>концесиона путарина</i> је путарина коју убира концесионар у складу са уговором о концесији	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
3.1	<p>1. The vehicle taxes referred to in Article are as follows:</p> <p>— Belgium: taxe de circulation sur les véhicules automobiles/ verkeersbelasting op de autovoertuigen,</p> <p>— Bulgaria: данък върху превозните средства,</p> <p>— Czech Republic: silniční daň,</p> <p>— Denmark: vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.,</p> <p>— Germany: Kraftfahrzeugsteuer,</p> <p>— Estonia: raskeveokimaks,</p> <p>— Greece: Τέλη κυκλοφορίας,</p> <p>— Spain: (a) impuesto sobre vehiculos de traccion mecanica; (b) impuesto sobre actividades economicas (solely as regards the amount of the levies charged for motor vehicles),</p> <p>— France: (a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers; (b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur,</p> <p>— Croatia: godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila,</p> <p>— Ireland: vehicle excise duty,</p> <p>— Italy: (a) tassa automobilistica; (b) addizionale del 5 % sulfa tassa automobilistica,</p> <p>— Cyprus: Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,</p> <p>— Latvia:</p>			НП	Обавезе за државе чланице Европске уније	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>transportlīdzekļa ikgadējā nodeva, — Lithuania: (a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis; (b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones, — Luxembourg: taxe sur les véhicules automoteurs, — Hungary: gépjárműadó, — Malta: ličenija tat-triq/road licence fee, — Netherlands: motorrijtuigenbelasting, — Austria: Kraftfahrzeugsteuer, — Poland: podatek od środków transportowych, — Portugal: (a) imposto de camionagem; (b) imposto de circulação, — Romania: Taxa asupra mijloacelor de transport, — Slovenia: letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila, — Slovakia: cestná daň, — Finland: varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt, — Sweden: fordonsskatt, — United Kingdom: (a) vehicle excise duty; (b) motor vehicles licence.</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
3.2	2. Member States which replace any tax listed in paragraph 1 with another tax of the same kind shall notify the Commission, which shall make the necessary amendments.			НП	Обавезе за државе чланице Европске уније	
4.	Procedures for levying and collecting the taxes referred to in Article 3 shall be determined by each Member State.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
5.	As regards vehicles registered in the Member States, the taxes referred to in Article 3 shall be charged solely by the Member State of registration.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
6.1	1. Whatever the structure of the taxes referred to in Article 3, Member States shall set the rates so as to ensure that the tax rate for each vehicle category or subcategory referred to in Annex I is not lower than the minimum laid down in that Annex. Until two years after entry into force of the Directive, Greece, Italy, Portugal and Spain shall be authorised to apply rates that are lower than, but not less than, 65 % of the minima laid down in Annex I.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
6.2.1	2. Member States may apply reduced rates or exemptions for: (a) vehicles used for national or civil defence purposes, by fire and other emergency services and by the police, and vehicles used for road maintenance;			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	Дата је могућност држави да уведе изузетке од плаћања годишње накнаде (таксе) за моторна возила
6.2.2	(b) vehicles which travel only occasionally on the public roads of the Member State of registration and			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	are used by natural or legal persons whose main occupation is not the carriage of goods, provided that the transport operations carried out by these vehicles do not cause distortions of competition, and subject to the Commission's agreement.				предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
6.3.1	3. (a) The Council, acting unanimously on a proposal from the Commission, may authorise a Member State to maintain further exemptions from or reductions in taxes on vehicles on the grounds of specific policies of a socio-economic nature or linked to that State's infrastructure. Such exemptions or reductions may apply only to vehicles registered in that Member State which carry out transport operations exclusively inside a well defined part of its territory.			НП	Обавезе држава чланица Европске уније и Европске комисије	
6.3.2	(b) Any Member State wishing to maintain such an exemption or reduction shall inform the Commission thereof and shall also forward to it all necessary information. The Commission shall inform the other Member States of the proposed exemption or reduction within one month. The Council shall be deemed to have authorised maintenance of the proposed exemption or reduction if, within a period of two months from the date on which the other Member States were informed in accordance with the first subparagraph, neither the Commission nor any Member State has requested that the matter be examined by the Council.			НП	Обавезе држава чланица Европске уније и Европске комисије	
6.4.	4. Without prejudice to the second subparagraph of paragraph 1 and to paragraphs 2 and 3 of this Article or to Article 6 of Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States (1), Member States may not grant any exemption from, or any			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	reduction in, the taxes referred to in Article 3 which would render the chargeable tax lower than the minimum referred to in paragraph 1 of this Article.					
7.1	1. Without prejudice to Article 9 paragraph 1a, Member States may maintain or introduce tolls and/or user charges on the trans-European road network or on certain sections of that network, and on any other additional sections of their network of motorways which are not part of the trans-European road network under the conditions laid down in paragraphs 2, 3, 4 and 5 of this Article and in Articles 7a to 7k. This shall be without prejudice to the right of Member States, in compliance with the Treaty on the Functioning of the European Union, to apply tolls and/or user charges on other roads, provided that the imposition of tolls and/or user charges on such other roads does not discriminate against international traffic and does not result in the distortion of competition between operators.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.2	2. Member States shall not impose both tolls and user charges on any given category of vehicle for the use of a single road section. However, a Member State which imposes a user charge on its network may also impose tolls for the use of bridges, tunnels and mountain passes.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.3	3. Tolls and user charges shall not discriminate, directly or indirectly, on the grounds of the nationality of the haulier, the Member State or the third country of establishment of the haulier or of registration of the vehicle, or the origin or destination of the transport operation.	01. 21	Накнаде за употребу јавних путева не могу да се одређују на начин на који би се дискриминисали корисници јавних путева према националности, државној припадности односно пословном седишту, регистрацији возила, месту поласка односно одредишту. Прописивање накнада, утврђених овим	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			законом, које се односе на домаће и стране превознике, односно остале учеснике у саобраћају не може да садржи дискриминаторске одредбе.			
7.4	4. Member States may provide for reduced toll rates or user charges, or exemptions from the obligation to pay tolls or user charges for vehicles exempted from the requirement to install and use recording equipment under Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording in road transport (2), and in cases covered by, and subject to the conditions set out in, Article 6(2)(a) and (b) of this Directive.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.5	5. A Member State may choose to apply tolls and/or user charges only to vehicles having a maximum permissible laden weight of not less than 12 tonnes if it considers that an extension to vehicles of less than 12 tonnes would, amongst others: (a) create significant adverse effects on the free flow of traffic, the environment, noise levels, congestion, health, or road safety due to traffic diversion; (b) involve administrative costs of more than 30 % of the additional revenue which would have been generated by that extension. Member States choosing to apply tolls and/or user charges only to vehicles having a maximum permissible laden weight of not less than 12 tonnes shall inform the Commission of their decision and on the reasons therefor.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.a.	1. User charges shall be proportionate to the duration of the use made of the infrastructure, not exceeding the values stipulated in Annex II, and shall be valid for a day, a week, a month or a year.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>The monthly rate shall be no more than 10 % of the annual rate, the weekly rate shall be no more than 5 % of the annual rate and the daily rate shall be no more than 2 % of the annual rate.</p> <p>A Member State may apply only annual rates for vehicles registered in that Member State.</p> <p>2. Member States shall set user charges, including administrative costs, for all vehicle categories, at a level which is no higher than the maximum rates laid down in Annex II.</p>				и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.b.	<p>1. The infrastructure charge shall be based on the principle of the recovery of infrastructure costs. The weighted average infrastructure charge shall be related to the construction costs and the costs of operating, maintaining and developing the infrastructure network concerned. The weighted average infrastructure charge may also include a return on capital and/or a profit margin based on market conditions.</p> <p>2. The costs taken into account shall relate to the network or the part of the network on which infrastructure charges are levied and to the vehicles that are subject thereto. Member States may choose to recover only a percentage of those costs.</p>	01. 27.4	Ближе критеријуме за утврђивање висине накнаде за употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта, услове попушта или снижења инфраструктурне накнаде, изглед и садржину рачуна који се издаје кориснику јавног пута, његовог дела или путног објекта за укупан износ наплаћене путарине, прописује Министарство.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.c.1	<p>1. The external-cost charge may be related to the cost of traffic-based air pollution. On road sections crossing areas with a population exposed to road traffic-based noise pollution, the external-cost charge may include the cost of traffic-based noise pollution.</p> <p>The external-cost charge shall vary and be set in accordance with the minimum requirements and the methods as specified in Annex IIIa and shall respect the maximum values set out in Annex IIIb.</p>	01. 2.1.56)	<i>накнада екстерних трошкова</i> је накнада трошкова насталих због загађења ваздуха или штетних утицаја буке која је последица одвијања саобраћаја	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.c.2-4	2. The costs taken into account shall relate to the network or the part of the network on which			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>external-cost charges are levied and to the vehicles that are subject thereto. Member States may choose to recover only a percentage of those costs.</p> <p>3. The external-cost charge related to traffic-based air pollution shall not apply to vehicles which comply with the most stringent EURO emission standards until four years after the dates of application laid down in the rules which introduced those standards.</p> <p>4. The amount of the external-cost charge shall be set by the Member State concerned. If a Member State designates an authority for this purpose, the authority shall be legally and financially independent from the organisation in charge of managing or collecting part or all of the charge.</p>				<p>предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
7.d	<p>By one year after the adoption of future and more stringent EURO emission standards, the European Parliament and the Council shall, in accordance with the ordinary legislative procedure, determine the corresponding maximum values in Annex IIIb.</p>			НП	<p>Обавезе Европског парламента и Савета</p>	
7.e.1-2	<p>1. Member States shall calculate the maximum level of infrastructure charge using a methodology based on the core calculation principles set out in Annex III.</p> <p>2. For concession tolls, the maximum level of the infrastructure charge shall be equivalent to, or less than, the level that would have resulted from the use of a methodology based on the core calculation principles set out in Annex III. The assessment of such equivalence shall be made on the basis of a reasonably long reference period appropriate to the nature of the concession contract.</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
7.e.3	<p>3. Tolling arrangements which were already in place on 10 June 2008 or for which tenders or responses to invitations to negotiate under the</p>			НП	<p>Обавезе држава чланица Европске уније</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	negotiated procedure were received pursuant to a public procurement process before 10 June 2008 shall not be subject to the obligations set out in paragraphs 1 and 2 for as long as those arrangements remain in force and provided that they are not substantially amended.					
7.f.1-2	<p>1. In exceptional cases concerning infrastructure in mountainous regions, and after informing the Commission, a mark-up may be added to the infrastructure charge levied on specific road sections which are subject to acute congestion, or the use of which by vehicles is the cause of significant environmental damage, on condition that:</p> <p>(a) the revenue generated from the mark-up is invested in financing the construction of priority projects of European interest, identified in Annex III to Decision No 661/2010/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network (1), which contribute directly to the alleviation of the congestion or environmental damage and which are located in the same corridor as the road section on which the mark-up is applied;</p> <p>(b) the mark-up does not exceed 15 % of the weighted average infrastructure charge calculated in accordance with Article 7b(1) and Article 7e, except where the revenue generated is invested in cross-border sections of priority projects of European interest involving infrastructure in mountainous regions, in which case the mark-up may not exceed 25 %;</p> <p>(c) the application of the mark-up does not result in unfair treatment of commercial traffic compared to other road users;</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(d) a description of the exact location of the mark-up and proof of a decision to finance the construction of priority projects referred to in point (a) are submitted to the Commission in advance of the application of the mark-up; and</p> <p>(e) the period for which the mark-up is to apply is defined and limited in advance and is consistent, in terms of the expected revenue to be raised, with the financial plans and cost-benefit analysis for the projects co-financed with the revenue from the mark-up. The first subparagraph shall apply to new cross-border projects subject to the agreement of all Member States involved in that project.</p> <p>2. A mark-up may be applied to an infrastructure charge which has been varied in accordance with Article 7g.</p>					
7.f.3	<p>3. After receiving the required information from a Member State intending to apply a mark-up, the Commission shall make this information available to the members of the Committee referred to in Article 9c. If the Commission considers that the planned mark-up does not meet the conditions set out in paragraph 1, or if it considers that the planned mark-up will have significant adverse effects on the economic development of peripheral regions, it may reject or request amendment of the plans for charges submitted by the Member State concerned. These implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 9c(2).</p>			НП	Обавеза за Европску комисију	
7.f.4	<p>4. On road sections where the criteria for applying a mark-up pursuant to paragraph 1 are met, the Member States may not levy an external-cost charge unless a mark-up is applied.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
7.f.5	<p>5. The amount of the mark-up shall be deducted from the amount of the external-cost charge calculated in accordance with Article 7c, except for vehicles of EURO emission classes 0, I and II from 15 October 2011, and III from 2015 onwards. All these revenues generated by the simultaneous application of the mark-up and the external cost charges shall be invested in financing the construction of priority projects of European interest identified in Annex III to Decision No 661/2010/EU.</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
7.g.	<p>1. Member States shall vary the infrastructure charge according to the EURO emission class of the vehicle in such a way that no infrastructure charge is more than 100 % above the same charge for equivalent vehicles meeting the strictest emission standards. Existing concession contracts are exempted from this requirement until the contract is renewed. A Member State may nevertheless derogate from the requirement of varying the infrastructure charge if:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) this would seriously undermine the coherence of the tolling systems in its territory; (ii) it would not be technically practicable to introduce such differentiation in the tolling system concerned; (iii) this would lead to diversion of the most polluting vehicles with negative impacts on road safety and public health; or (iv) the toll includes an external-cost charge. <p>Any such derogations or exemptions shall be notified to the Commission.</p> <p>2. Where, in the event of a check, a driver or, if appropriate, the haulier, is unable to produce the vehicle documents necessary to ascertain the EURO</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>emission class of the vehicle, Member States may apply tolls up to the highest level chargeable.</p> <p>3. The infrastructure charge may also be varied for the purpose of reducing congestion, minimizing infrastructure damage and optimizing the use of the infrastructure concerned or promoting road safety, on condition that:</p> <p>(a) the variation is transparent, made public and available to all users on equal terms;</p> <p>(b) the variation is applied according to the time of day, type of day or season;</p> <p>(c) no infrastructure charge is more than 175 % above the maximum level of the weighted average infrastructure charge as referred to in Article 7b;</p> <p>(d) the peak periods during which the higher infrastructure charges are levied for the purpose of reducing congestion do not exceed five hours per day;</p> <p>(e) the variation is devised and applied in a transparent and revenue neutral way on a road section affected by congestion by offering reduced toll rates for hauliers who travel during off-peak periods and increased toll rates for hauliers who travel during peak hours on the same road section; and (f) a Member State wishing to introduce such variation or changing an existing one informs the Commission thereof and provides it with the information necessary to ensure that the conditions are fulfilled. Based on the information provided, the Commission shall make public and regularly update a list containing the periods and corresponding rates during which the variation is applied.</p> <p>4. The variations referred to in paragraphs 1 and 3 are not designed to generate additional toll revenue.</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Any unintended increase in revenue shall be counterbalanced by changes to the structure of the variation which must be implemented within two years from the end of the accounting year in which the additional revenue is generated.					
7.h.1-3	<p>At least six months before the implementation of a new infrastructure charge tolling arrangement, Member States shall send to the Commission:</p> <p>(a) for tolling arrangements other than those involving concession tolls:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the unit values and other parameters used in calculating the various infrastructure cost elements, and — clear information on the vehicles covered by the tolling arrangements, the geographic extent of the network, or part of the network, used for each cost calculation, and the percentage of costs that are intended to be recovered; <p>(b) for tolling arrangements involving concession tolls:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the concession contracts or significant changes to such contracts, — the base case on which the grantor has founded the notice of concession, as referred to in Annex VII B to Directive 2004/18/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on the coordination of procedures for the award of public works contracts, public supply contracts and public service contracts (1); this base case shall include the estimated costs as defined in Article 7b(1) envisaged under the concession, the forecast traffic, broken down by type of vehicle, the levels of toll envisaged and the geographic extent of the network covered by the concession contract. <p>2. Within six months of receiving all the necessary</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>information in accordance with paragraph 1, the Commission shall give an opinion as to whether the obligations of Article 7e are complied with. The opinions of the Commission shall be made available to the Committee referred to in Article 9c.</p> <p>3. Before the implementation of a new external-cost charge tolling arrangement, Member States shall send the Commission:</p> <p>(a) precise information locating the road sections where the externalcost charge is to be levied and describing the class of vehicles, type of roads and the exact time periods according to which the externalcost charge will vary;</p> <p>(b) the envisaged weighted average external-cost charge and the envisaged total revenue;</p> <p>(c) if appropriate, the name of the authority designated in accordance with Article 7c(4) to set the amount of the charge, and of its representative;</p> <p>(d) the parameters, data and information necessary to demonstrate how the calculation method set out in Annex IIIa will be applied.</p>					
7.h.4	<p>4. The Commission shall take a decision as to whether the obligations of Articles 7b, 7c, 7j or 9(2) are complied with by:</p> <p>(a) six months after the submission of the file referred to in paragraph 3; or</p> <p>(b) where applicable, an additional three months after receipt of additional information pursuant to paragraph 3 requested by the Commission.</p> <p>The Member State concerned shall adapt the proposed external-cost charge in order to be in conformity with the decision. The decision of the Commission shall be made available to the Committee referred to in Article 9c, to the European Parliament and to the Council.</p>			НП	Обавеза Европске комисије	
7.i.1	1. Member States shall not provide for discounts or	01.27.3.	Попусти или снижења не могу се одобрити	ПУ		Примена ове

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	reductions for any users in relation to the external-cost charge element of a toll.	01.123.	ниједном кориснику јавног пута у погледу елемента путарине који се односи на накнаду за екстерне трошкове. Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“, а члан 27. став 3. и члан 29. став 1. овог закона почињу да се примењују даном приступања Републике Србије Европској унији.			одредбе отпочеће даном приступања Републике Србије Европској унији
7.i.2	2. Member States may provide for discounts or reductions to the infrastructure charge on condition that: (a) the resulting charging structure is proportionate, made public and available to users on equal terms and does not lead to additional costs being passed on to other users in the form of higher tolls; (b) such discounts or reductions lead to actual savings in administrative costs; and (c) do not exceed 13 % of the infrastructure charge paid by equivalent vehicles not eligible for the discount or reduction.	01. 27.4	Ближе критеријуме за утврђивање висине накнаде за употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта, услове попушта или снижења инфраструктурне накнаде, изглед и садржину рачуна који се издаје кориснику јавног пута, његовог дела или путног објекта за укупан износ наплаћене путарине, прописује Министарство.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.i.3	3. Subject to the conditions provided for in Article 7g(3)(b) and in Article 7g (4), toll rates may, in exceptional cases, namely for specific projects of high European interest identified in Annex III to Decision			НП	Дата је могућност држави да пренесе одредбу, без обавезе	(Опциона облигација)
7.j.1	1. Tolls and user charges shall be applied and collected and their payment monitored in such a way as to cause as little hindrance as possible to the free flow of traffic and to avoid any mandatory controls or checks at the Union's internal borders. To this end, Member States shall cooperate in establishing methods for enabling hauliers to pay tolls and user charges 24 hours a day, at least at major sales outlets, using common means of payment, inside	01. 28	Управљач државног пута дужан је да обезбеди електронски систем за наплату путарине за употребу државног пута, његовог дела или путног објекта у складу са прописима који уређују област електронских комуникација. Начин електронске наплате путарине прописује Министарство.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	and outside the Member States in which they are applied. Member States shall provide adequate facilities at the points of payment for tolls and user charges so as to maintain normal road safety standards.					
7.j.2	2. The arrangements for collecting tolls and user charges shall not, financially or otherwise, place non-regular users of the road network at an unjustified disadvantage. In particular, where a Member State collects tolls or user charges exclusively by means of a system that requires the use of a vehicle on-board unit, it shall ensure that appropriate on-board units compliant with the requirements of Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community (1) can be obtained by all users under reasonable administrative and economic arrangements.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.j.3	3. If a Member State levies a toll on a vehicle, the total amount of the toll, the amount of the infrastructure charge and/or the amount of the external-cost charge shall be indicated in a receipt provided to the haulier, as far as possible by electronic means.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.j.4	4. Where economically feasible, Member States shall levy and collect external-cost charges by means of an electronic system which complies with the requirements of Article 2(1) of Directive 2004/52/EC. The Commission shall promote cooperation between Member States that may prove necessary to ensure the interoperability of electronic toll collection systems at European level.	1.28	Управљач државног пута дужан је да обезбеди електронски систем за наплату пугарине за употребу државног пута, његовог дела или путног објекта у складу са прописима који уређују област електронских комуникација. Начин електронске наплате пугарине прописује Министар.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.k	Without prejudice to Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union, this Directive does not affect the freedom of			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Member States which introduce a system of tolls and/or user charges for infrastructure to provide appropriate compensation for those charges.				допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
8.1	1. Two or more Member States may cooperate in introducing a common system for user charges applicable to their territories as a whole. In that case, those Member States shall ensure that the Commission is closely involved therein and in the system's subsequent operation and possible amendment.			НП	Опциона облигација. Примењљивост одредбе је у вези са чланством Републике Србије у Европској унији.	
8.2	2. A common system shall be subject to the following conditions in addition to those in Article 7: (a) the common user-charge rates shall be set by the participating Member States at levels that are not higher than the maximum rates referred to in Article 7(7); (b) payment of the common user charge shall give access to the network as defined by the participating Member States in accordance with Article 7(1); (c) other Member States may join the common system; (d) a scale shall be worked out by the participating Member States whereby each of them shall receive a fair share of the revenues accruing from the user charge.			НП	Опциона облигација. Примењљивост одредбе је у вези са чланством Републике Србије у Европској унији.	
8.a	Each Member State shall monitor the system of tolls and/or user charges to ensure that it functions in a transparent and non-discriminatory manner.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима	
8.b.	1. Two or more Member States may cooperate in introducing a common system for tolls applicable to their combined territories as a whole. In such a case, those Member States shall ensure that the			НП	Опциона облигација Примењљивост одредбе је у вези са чланством Републике Србије у Европској унији.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>Commission is informed about such cooperation and the system's subsequent operation and possible amendment.</p> <p>2. The common toll system shall be subject to the conditions set out in Articles 7 to 7k. Other Member States may join the common system.</p>					
9.1	<p>1. This Directive shall not prevent the non-discriminatory application by Member States of:</p> <p>(a) specific taxes or charges: — levied upon registration of the vehicle, or — imposed on vehicles or loads of abnormal weights or dimensions;</p> <p>(b) parking fees and specific urban traffic charges.</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
9.1a	<p>1a. This Directive shall not prevent the non-discriminatory application by Member States of regulatory charges specifically designed to reduce traffic congestion or combat environmental impacts, including poor air quality, on any roads located in an urban area, including trans-European network roads crossing urban areas.</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
9.2	<p>2. Member States shall determine the use of revenues generated by this Directive. To enable the transport network to be developed as a whole, revenues generated from infrastructure and external costs charges, or the equivalent in financial value of these revenues, should be used to benefit the transport sector, and optimise the entire transport system. In particular, revenues generated from external cost charges, or the equivalent in financial value of these revenues, should be used to make transport more sustainable, including one or more of the following:</p> <p>(a) facilitating efficient pricing;</p> <p>(b) reducing road transport pollution at source;</p> <p>(c) mitigating the effects of road transport pollution</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>at source; (d) improving the CO2 and energy performance of vehicles; (e) developing alternative infrastructure for transport users and/or expanding current capacity; (f) supporting the trans-European transport network; (g) optimising logistics; (h) improving road safety; and (i) providing secure parking places. This paragraph shall be deemed to be applied by Member States, if they have in place and implement fiscal and financial support policies which leverage financial support to the trans-European network and which have an equivalent value of at least 15 % of the revenues generated from infrastructure and external cost charges in each Member State.</p>					
9.a	<p>Member States shall establish appropriate controls and determine the system of penalties applicable to infringements of the national provisions adopted under this Directive. They shall take all necessary measures to ensure that they are implemented. The penalties established shall be effective, proportionate and dissuasive.</p>	01. 31	<p>У погледу наплате накнада утврђених овим законом, контроле, камата, повраћаја, застарелости, казни и осталог што није прописано овим законом, примењиваће се одредбе закона којим се уређује порески поступак и пореска администрација.</p>	ПУ		
9.b	<p>The Commission shall facilitate dialogue and the exchange of technical know-how between Member States in relation to the implementation of this Directive and in particular the Annexes.</p>			НП	Обавеза Европске комисије	
9.c	<p>1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 laying down the rules and general principles concerning mechanisms for control by Member States of the Commission's</p>			НП	Обавеза Европске комисије	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>exercise of implementing powers (1). 2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.</p>					
9.d	<p>The Commission shall adopt delegated acts in accordance with Article 290 of the Treaty on the Functioning of the European Union as regards: — the adaptation of Annex 0 to the Union acquis, — the adaptation of the formulas of sections 4.1 and 4.2 of Annex IIIa to scientific and technical progress. The procedures set out in Articles 9e, 9f and 9g shall apply to the delegated acts referred to in this Article.</p>			НП	Обавеза Европске комисије	
9.e	<p>1. The power to adopt the delegated acts referred to in Article 9d shall be conferred on the Commission for an indeterminate period of time. 2. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and the Council. 3. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in Articles 9f and 9g.</p>			НП	Обавеза Европске комисије	
9.f	<p>1. The delegation of power referred to in Article 9d may be revoked by the European Parliament or by the Council. 2. The institution which has commenced an internal procedure for deciding whether to revoke the delegation of power shall endeavour to inform the other institution and the Commission within a reasonable time before the final decision is taken, indicating the delegated power which could be</p>			НП	Обавеза Европске комисије и Парламента	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>subject to revocation and possible reasons for a revocation.</p> <p>3. The decision of revocation shall put an end to the delegation of the power specified in that decision and shall take effect immediately or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of the delegated acts already in force. It shall be published in the Official Journal of the European Union.</p>					
9.g	<p>1. The European Parliament or the Council may object to a delegated act within a period of two months from the date of notification.</p> <p>At the initiative of the European Parliament or the Council this period shall be extended by two months.</p> <p>2. If, on expiry of that period, neither the European Parliament nor the Council has objected to the delegated act, it shall be published in the Official Journal of the European Union and shall enter into force at the date stated therein.</p> <p>The delegated act may be published in the Official Journal of the European Union and enter into force before the expiry of that period if the European Parliament and the Council have both informed the Commission of their intention not to raise objections.</p> <p>3. If the European Parliament or the Council objects to a delegated act, it shall not enter into force. The institution which objects shall state the reasons for objecting to the delegated act.</p>			НП	Обавеза Европске комисије и Парламента	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
10.1	1. For the purpose of this Directive, the rates of exchange between the euro and the national currencies of the Member States which have not adopted the euro shall be those in force on the first working day of October and published in the Official Journal of the European Union they shall have effect from 1 January of the following calendar year.			НП	Обавеза држава чланица Европске уније	
10.2	2. Member States which have not adopted the euro may maintain the amounts in force at the time of the annual adjustment made pursuant to paragraph 1 if the conversion of the amounts expressed in euro would result in a change of less than 5 % when expressed in national currencies.			НП	Обавеза држава чланица Европске уније	
10.a	1. The amounts in euro as laid down in Annex II and the amounts in cent as laid down in Tables 1 and 2 in Annex IIIb shall be reviewed every two years starting on 1 January 2013, in order to take account of changes in the EU-wide Harmonised Index of Consumer Prices excluding energy and unprocessed food (as published by the Commission (Eurostat)). The amounts shall be adapted automatically, by increasing the base amount in euro or cent by the percentage change in that index. The resulting amounts shall be rounded up to the nearest euro with regard to Annex II, rounded up to the nearest tenth of a cent with regard to Table 1 in Annex IIIb and rounded up to the nearest hundredth of a cent with regard to Table 2 in Annex IIIb. 2. The Commission shall publish in the Official Journal of the European Union the adapted amounts referred to in paragraph 1. Those adapted amounts shall enter into force on the first day of the month			НП	Обавеза држава чланица Европске уније	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	following publication.					
11.1	<p>1. By 16 October 2014, and every four years thereafter, Member States which levy an external-cost charge and/or an infrastructure charge shall draw up a report on tolls, including concession tolls, levied on their territory and shall forward it to the Commission which shall make it available to the other Member States. That report may exclude tolling arrangements that were already in place on 10 June 2008 and which do not include external-cost charges, as long as those arrangements remain in force and provided that they are not substantially amended. That report shall comprise information on:</p> <p>(a) the weighted average external-cost charge and the specific amounts levied for each combination of class of vehicle, type of road and period of time;</p> <p>(b) the variation of infrastructure charges according to the type of vehicles and time;</p> <p>(c) the weighted average infrastructure cost charge and total revenue raised through the infrastructure charge;</p> <p>(d) the total revenue raised through external cost charges; and</p> <p>(e) the actions taken pursuant to Article 9(2).</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
11.2	<p>2. By 16 October 2015, the Commission, assisted by the Committee referred to in Article 9c, shall present a report to the European Parliament and the Council on the implementation and effects of this Directive, in particular as regards the effectiveness of the provisions on the recovery of the costs</p>			НП	Обавеза Европске комисије	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>related to traffic-based pollution, and on the inclusion of vehicles of more than 3,5 and less than 12 tonnes. The report shall also analyse, based on continuous monitoring, and assess, amongst others:</p> <p>(a) the effectiveness of the measures foreseen in this Directive in order to tackle negative impacts caused by road transport taking also into account, in particular, the impact on geographically isolated and peripheral Member States;</p> <p>(b) the effect of the implementation of this Directive to direct users toward the most environmentally friendly and efficient transport solutions and shall include information on the introduction of distance-based charges;</p> <p>(c) the implementation and effect of the variation of infrastructure charges as referred to in Article 7g on the reduction of local air pollution and congestion. The report shall also evaluate whether the maximum variation and peak period as referred to in Article 7g are sufficient to enable a proper functioning of the variation mechanism;</p> <p>(d) scientific progress in estimating external costs of transport for the purpose of internalising them; and</p> <p>(e) progress towards applying charges to road users and ways of gradually harmonising the charging systems that are applied to commercial vehicles.</p> <p>The report shall also evaluate the use of electronic systems to levy and collect infrastructure and external-cost charges and their degree of</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	interoperability pursuant to Directive 2004/52/EC.					
11.3	3. The report shall be accompanied, if appropriate, by a proposal to the European Parliament and the Council for further revision of this Directive.			НП	Обавеза Европске комисије и Парламента	
11.4	4. By 16 October 2012, the Commission shall present a report that summarises the other measures, such as regulatory policies, taken to internalise or reduce the external costs related to environment, noise and health from all transport modes, including the legal basis and maximum values used. In order to ensure fair intermodal competition while gradually charging the external costs of all transport modes, it shall include a timetable of the measures which remain to be taken to address other modes or vehicles and/or the external -cost elements not taken into account yet, taking into account progress in revising Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity (1).			НП	Обавеза Европске комисије	
12.	1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 1 July 2000. They shall forthwith inform the Commission thereof. When Member States adopt such measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference at the time of their official publication. The procedure for such a reference shall be adopted by Member States. 2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of domestic law which they adopt in the field covered by this Directive. The Commission shall inform the other Member States thereof.			НП	Обавезе државе чланица Европске уније	
13.	This Directive shall enter into force on the day of its publication in the Official Journal of the European			НП	Прелазне и завршне одредбе директиве	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)																																																			
	Communities.																																																								
14.	Article 14 This Directive is addressed to the Member States.			НП	Прелазне и завршне одредбе директиве																																																				
annex0	<p>EMISSION LIMITS</p> <p>1. 'EURO 0' vehicle</p> <table border="1" data-bbox="324 470 862 534"> <thead> <tr> <th>Mass of carbon monoxide (CO) g/kWh</th> <th>Mass of hydrocarbons (HC) g/kWh</th> <th>Mass of nitrogen oxides (NOx) g/kWh</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>12,3</td> <td>2,6</td> <td>15,8</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 'EURO I'/'EURO II' vehicles</p> <table border="1" data-bbox="324 558 862 646"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mass of carbon monoxide (CO) g/kWh</th> <th>Mass of hydrocarbons (HC) g/kWh</th> <th>Mass of nitrogen oxides (NOx) g/kWh</th> <th>Mass of particulate (PT) g/kWh</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>'EURO I' vehicle</td> <td>4,9</td> <td>1,23</td> <td>9,0</td> <td>0,4 (*)</td> </tr> <tr> <td>'EURO II' vehicle</td> <td>4,0</td> <td>1,1</td> <td>7,0</td> <td>0,15</td> </tr> </tbody> </table> <p>(*) A coefficient of 1,7 is applied to the particulate emission limit value in the case of engines with a power rating of 85 kW or less.</p> <p>3. 'EURO III'/'EURO IV'/'EURO V'/'EEV' vehicles</p> <p>The specific masses of carbon monoxide, total hydrocarbons, nitrogen oxides and particulates, determined by the ESC test and the exhaust gas opacity, determined by the ELR test, must not exceed the following values (†):</p> <table border="1" data-bbox="324 758 862 885"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mass of carbon monoxide (CO) g/kWh</th> <th>Mass of hydrocarbons (HC) g/kWh</th> <th>Mass of nitrogen oxides (NOx) g/kWh</th> <th>Mass of particulates (PT) g/kWh</th> <th>Exhaust gas m³</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>'EURO III' vehicle</td> <td>2,1</td> <td>0,66</td> <td>5,0</td> <td>0,10 (‡)</td> <td>0,8</td> </tr> <tr> <td>'EURO IV' vehicle</td> <td>1,5</td> <td>0,46</td> <td>3,5</td> <td>0,02</td> <td>0,5</td> </tr> <tr> <td>'EURO V' vehicle</td> <td>1,5</td> <td>0,46</td> <td>2,0</td> <td>0,02</td> <td>0,5</td> </tr> <tr> <td>'EEV' vehicle</td> <td>1,5</td> <td>0,25</td> <td>2,0</td> <td>0,02</td> <td>0,15</td> </tr> </tbody> </table> <p>(†) A test cycle consists of a sequence of test points, each point being defined by a speed and a torque which the engine must respect in steady state (ESC test) or transient operating conditions (ETC and ELR tests). (‡) 0,15 for engines whose unit cylinder capacity is less than 0,7 dm³ and the nominal speed is in excess of 3 000 min⁻¹.</p> <p>4. Future emission classes of vehicles as defined in Directive 88/77/EEC and subsequent amendments may be considered.</p>	Mass of carbon monoxide (CO) g/kWh	Mass of hydrocarbons (HC) g/kWh	Mass of nitrogen oxides (NOx) g/kWh	12,3	2,6	15,8		Mass of carbon monoxide (CO) g/kWh	Mass of hydrocarbons (HC) g/kWh	Mass of nitrogen oxides (NOx) g/kWh	Mass of particulate (PT) g/kWh	'EURO I' vehicle	4,9	1,23	9,0	0,4 (*)	'EURO II' vehicle	4,0	1,1	7,0	0,15		Mass of carbon monoxide (CO) g/kWh	Mass of hydrocarbons (HC) g/kWh	Mass of nitrogen oxides (NOx) g/kWh	Mass of particulates (PT) g/kWh	Exhaust gas m ³	'EURO III' vehicle	2,1	0,66	5,0	0,10 (‡)	0,8	'EURO IV' vehicle	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5	'EURO V' vehicle	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5	'EEV' vehicle	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
Mass of carbon monoxide (CO) g/kWh	Mass of hydrocarbons (HC) g/kWh	Mass of nitrogen oxides (NOx) g/kWh																																																							
12,3	2,6	15,8																																																							
	Mass of carbon monoxide (CO) g/kWh	Mass of hydrocarbons (HC) g/kWh	Mass of nitrogen oxides (NOx) g/kWh	Mass of particulate (PT) g/kWh																																																					
'EURO I' vehicle	4,9	1,23	9,0	0,4 (*)																																																					
'EURO II' vehicle	4,0	1,1	7,0	0,15																																																					
	Mass of carbon monoxide (CO) g/kWh	Mass of hydrocarbons (HC) g/kWh	Mass of nitrogen oxides (NOx) g/kWh	Mass of particulates (PT) g/kWh	Exhaust gas m ³																																																				
'EURO III' vehicle	2,1	0,66	5,0	0,10 (‡)	0,8																																																				
'EURO IV' vehicle	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5																																																				
'EURO V' vehicle	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5																																																				
'EEV' vehicle	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15																																																				
annexI	<p>MINIMUM RATES OF TAX TO BE APPLIED TO VEHICLES</p> <p>Moteur vehicles</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.																																																				

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)																																																																															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)</th> <th colspan="2">Minimum rate of tax (in euro/year)</th> </tr> <tr> <th>Not less than</th> <th>Less than</th> <th>Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (f)</th> <th>Other driving axle(s) suspension systems</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">Two axles</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>13</td> <td>0</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>14</td> <td>31</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>15</td> <td>86</td> <td>121</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>18</td> <td>121</td> <td>274</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">Three axles</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>17</td> <td>31</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>19</td> <td>54</td> <td>111</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>21</td> <td>111</td> <td>144</td> </tr> <tr> <td>21</td> <td>23</td> <td>144</td> <td>222</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>25</td> <td>222</td> <td>345</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>26</td> <td>222</td> <td>345</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">Four axles</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>25</td> <td>144</td> <td>146</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>27</td> <td>146</td> <td>228</td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>29</td> <td>228</td> <td>362</td> </tr> <tr> <td>29</td> <td>31</td> <td>362</td> <td>537</td> </tr> <tr> <td>31</td> <td>32</td> <td>362</td> <td>537</td> </tr> </tbody> </table>	Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)		Minimum rate of tax (in euro/year)		Not less than	Less than	Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (f)	Other driving axle(s) suspension systems	Two axles				12	13	0	31	13	14	31	86	14	15	86	121	15	18	121	274	Three axles				15	17	31	54	17	19	54	111	19	21	111	144	21	23	144	222	23	25	222	345	25	26	222	345	Four axles				23	25	144	146	25	27	146	228	27	29	228	362	29	31	362	537	31	32	362	537				
Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)		Minimum rate of tax (in euro/year)																																																																																			
Not less than	Less than	Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (f)	Other driving axle(s) suspension systems																																																																																		
Two axles																																																																																					
12	13	0	31																																																																																		
13	14	31	86																																																																																		
14	15	86	121																																																																																		
15	18	121	274																																																																																		
Three axles																																																																																					
15	17	31	54																																																																																		
17	19	54	111																																																																																		
19	21	111	144																																																																																		
21	23	144	222																																																																																		
23	25	222	345																																																																																		
25	26	222	345																																																																																		
Four axles																																																																																					
23	25	144	146																																																																																		
25	27	146	228																																																																																		
27	29	228	362																																																																																		
29	31	362	537																																																																																		
31	32	362	537																																																																																		
	<p>(f) Suspension recognised as equivalent in accordance with the definition in Annex II to Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic (OJ L 235, 17.9.1996, p. 59).</p>																																																																																				
	VEHICLE COMBINATIONS (ARTICULATED VEHICLES AND ROAD TRAINS)																																																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)</th> <th colspan="2">Minimum rate of tax (in euro/year)</th> </tr> <tr> <th>Not less than</th> <th>Less than</th> <th>Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (f)</th> <th>Other driving axle(s) suspension systems</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">2 + 1 axles</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>14</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>16</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>18</td> <td>0</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>20</td> <td>14</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>22</td> <td>32</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>22</td> <td>23</td> <td>75</td> <td>97</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>25</td> <td>97</td> <td>175</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>28</td> <td>175</td> <td>307</td> </tr> </tbody> </table>	Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)		Minimum rate of tax (in euro/year)		Not less than	Less than	Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (f)	Other driving axle(s) suspension systems	2 + 1 axles				12	14	0	0	14	16	0	0	16	18	0	14	18	20	14	32	20	22	32	75	22	23	75	97	23	25	97	175	25	28	175	307																																								
Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)		Minimum rate of tax (in euro/year)																																																																																			
Not less than	Less than	Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (f)	Other driving axle(s) suspension systems																																																																																		
2 + 1 axles																																																																																					
12	14	0	0																																																																																		
14	16	0	0																																																																																		
16	18	0	14																																																																																		
18	20	14	32																																																																																		
20	22	32	75																																																																																		
22	23	75	97																																																																																		
23	25	97	175																																																																																		
25	28	175	307																																																																																		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)																																																																																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="309 320 577 363">Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)</th> <th colspan="2" data-bbox="577 320 808 363">Minimum rate of tax (in euro/year)</th> </tr> <tr> <th data-bbox="309 363 448 406">Not less than</th> <th data-bbox="448 363 577 406">Less than</th> <th data-bbox="577 363 701 406">Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (*)</th> <th data-bbox="701 363 808 406">Other driving axle(s) suspension systems</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4" data-bbox="309 406 808 427" style="text-align: center;">2 + 2 axles</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>25</td> <td>30</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>26</td> <td>70</td> <td>115</td> </tr> <tr> <td>26</td> <td>28</td> <td>115</td> <td>169</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>29</td> <td>169</td> <td>204</td> </tr> <tr> <td>29</td> <td>31</td> <td>204</td> <td>335</td> </tr> <tr> <td>31</td> <td>33</td> <td>335</td> <td>465</td> </tr> <tr> <td>33</td> <td>36</td> <td>465</td> <td>706</td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>38</td> <td>465</td> <td>706</td> </tr> <tr> <td colspan="4" data-bbox="309 560 808 580" style="text-align: center;">2 + 3 axles</td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>38</td> <td>370</td> <td>515</td> </tr> <tr> <td>38</td> <td>40</td> <td>515</td> <td>700</td> </tr> <tr> <td colspan="4" data-bbox="309 624 808 644" style="text-align: center;">3 + 2 axles</td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>38</td> <td>327</td> <td>454</td> </tr> <tr> <td>38</td> <td>40</td> <td>454</td> <td>628</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>44</td> <td>628</td> <td>929</td> </tr> <tr> <td colspan="4" data-bbox="309 695 808 716" style="text-align: center;">3 + 3 axles</td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>38</td> <td>186</td> <td>225</td> </tr> <tr> <td>38</td> <td>40</td> <td>225</td> <td>336</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>44</td> <td>336</td> <td>535</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="309 772 808 810">(*) Suspension recognised as equivalent in accordance with the definition in Annex II to Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic (OJ L 235, 17.9.1996, p. 59).</p>	Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)		Minimum rate of tax (in euro/year)		Not less than	Less than	Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (*)	Other driving axle(s) suspension systems	2 + 2 axles				23	25	30	70	25	26	70	115	26	28	115	169	28	29	169	204	29	31	204	335	31	33	335	465	33	36	465	706	36	38	465	706	2 + 3 axles				36	38	370	515	38	40	515	700	3 + 2 axles				36	38	327	454	38	40	454	628	40	44	628	929	3 + 3 axles				36	38	186	225	38	40	225	336	40	44	336	535					
Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)		Minimum rate of tax (in euro/year)																																																																																												
Not less than	Less than	Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (*)	Other driving axle(s) suspension systems																																																																																											
2 + 2 axles																																																																																														
23	25	30	70																																																																																											
25	26	70	115																																																																																											
26	28	115	169																																																																																											
28	29	169	204																																																																																											
29	31	204	335																																																																																											
31	33	335	465																																																																																											
33	36	465	706																																																																																											
36	38	465	706																																																																																											
2 + 3 axles																																																																																														
36	38	370	515																																																																																											
38	40	515	700																																																																																											
3 + 2 axles																																																																																														
36	38	327	454																																																																																											
38	40	454	628																																																																																											
40	44	628	929																																																																																											
3 + 3 axles																																																																																														
36	38	186	225																																																																																											
38	40	225	336																																																																																											
40	44	336	535																																																																																											
annexII	<p data-bbox="309 826 808 906">MAXIMUM AMOUNTS IN EURO OF USER CHARGES, INCLUDING ADMINISTRATIVE COSTS, REFERRED TO IN ARTICLE 7(7)</p> <p data-bbox="539 911 607 927" style="text-align: center;"><i>ANNEX II</i></p> <p data-bbox="322 963 808 999">MAXIMUM AMOUNTS IN EURO OF USER CHARGES, INCLUDING ADMINISTRATIVE COSTS, REFERRED TO IN ARTICLE 7(7)</p> <p data-bbox="322 1023 371 1038">Annual</p> <table border="1" data-bbox="322 1086 808 1315"> <thead> <tr> <th></th> <th>maximum three axles</th> <th>minimum four axles</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EURO 0</td> <td>1 407</td> <td>2 359</td> </tr> <tr> <td>EURO I</td> <td>1 223</td> <td>2 042</td> </tr> <tr> <td>EURO II</td> <td>1 065</td> <td>1 776</td> </tr> <tr> <td>EURO III</td> <td>926</td> <td>1 543</td> </tr> <tr> <td>EURO IV and less polluting</td> <td>842</td> <td>1 404</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="309 1321 808 1347">Monthly and weekly</p>		maximum three axles	minimum four axles	EURO 0	1 407	2 359	EURO I	1 223	2 042	EURO II	1 065	1 776	EURO III	926	1 543	EURO IV and less polluting	842	1 404			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.																																																																							
	maximum three axles	minimum four axles																																																																																												
EURO 0	1 407	2 359																																																																																												
EURO I	1 223	2 042																																																																																												
EURO II	1 065	1 776																																																																																												
EURO III	926	1 543																																																																																												
EURO IV and less polluting	842	1 404																																																																																												

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>Maximum monthly and weekly rates are in proportion to the duration of the use made of the infrastructure. Daily The daily charge is equal for all vehicle categories and amounts to EUR 12.</p>					
annexIII	<p>CORE PRINCIPLES FOR THE ALLOCATION OF COSTS AND CALCULATION OF TOLLS This Annex stipulates the core principles for the calculation of weighted average infrastructure charge to reflect Article 7b(1). The obligation to relate infrastructure charges to costs shall be without prejudice to the freedom of Member States to choose, in accordance with Article 7b(2), not to recover the costs in full through infrastructure charges revenue, or to the freedom, in accordance with Article 7f, to vary the amounts of specific infrastructure charges away from the average. The application of these principles shall be fully consistent with other existing obligations under Union law, in particular the requirement for concession contracts to be awarded in accordance with Directive 2004/18/EC and other Union instruments in the field of public procurement. Where a Member State engages in negotiations with one or more third parties with a view to establishing a concession contract regarding the construction or operation of a part of its infrastructure, or in view of this purpose engages in a similar arrangement based on national legislation or an agreement entered into by the government of a Member State, compliance with these principles shall be judged on the basis of the outcome of these negotiations.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
annexIII.1	1. Definition of the network and of vehicles covered			НУ	Потпуно усаглашавање	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>— Where a single tolling regime is not to be applied to the whole TEN road network, a Member State shall specify precisely the part or parts of the network which are to be subject to a tolling regime as well as the system its uses to classify vehicles for the purposes of toll variation. Member States shall also specify whether they are extending the scope of their tolling regime to cover vehicles below the 12-tonne threshold.</p> <p>— Where a Member State chooses to adopt different policies regarding cost recovery for different parts of its network (as permitted under Article 7b (2), each clearly defined part of the network shall be subject to a separate calculation of costs. A Member State may choose to split its network up into a number of clearly defined parts so as to establish separate concession arrangements or similar for each part.</p>				<p>прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
	<p>2. Infrastructure costs 2.1. Investment costs</p> <p>— Investment costs shall include the costs of construction (including financing costs) and the costs of developing the infrastructure plus, where appropriate, a return on the capital investment or profit margin. Costs of land acquisition, planning, design, supervision of construction contracts and project management, and of archaeological and ground investigations, as well as other relevant incidental costs, shall also be included.</p> <p>— The recovery of construction costs shall be based on either the design lifetime of the infrastructure or such other amortisation period (not being less than 20 years) as may be considered appropriate for reasons of</p>			<p>НУ</p>	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>financing through a concession contract or otherwise. The length of the amortisation period may be a key variable in negotiations regarding the establishment of concession contracts, particularly if the Member State concerned wishes, as part of the contract, to set a ceiling regarding the weighted average toll applicable.</p> <p>— Without prejudice to the calculation of investment costs, the recovery of costs may:</p> <p>— be apportioned evenly over the amortisation period or weighted to the early, middle or later years, provided that such weighting is carried out in a transparent manner,</p> <p>— provide for indexation of tolls over the amortisation period.</p> <p>— All historic costs shall be based on the amounts paid. Costs which are still to be incurred will be based on reasonable cost forecasts.</p> <p>— Government investment may be assumed to be financed borrowings. The rate of interest to be applied to historical costs shall be the rates that applied to government borrowings over that period.</p> <p>— Costs shall be apportioned to heavy goods vehicles (HGVs) on an objective and transparent basis taking account of the proportion of HGV traffic to be carried on the network and the associated costs. The vehicle kilometres travelled by HGVs may for this purpose be adjusted by objectively justified ‘equivalence factors’ such as those set out in point 4 (1).</p> <p>— Provision for estimated return on capital or profit margin shall be reasonable in the light of market conditions and may be varied for the purpose of providing performance incentives for a contracted third party with regard to quality of service requirements. Return on capital may be evaluated</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>using economic indicators such as IRR (internal rate of return on investment) or WACC (weighted average cost of capital).</p> <p>2.2. Annual maintenance costs and structural repair costs</p> <p>— These costs shall include both the annual costs of maintaining the network and the periodic costs relating to repair, reinforcement and resurfacing, with a view to ensuring that the level of operational functionality of the network is maintained over time.</p> <p>— Such costs shall be apportioned between HGV and other traffic on the basis of actual and forecast shares of vehicle kilometres and may be adjusted by objectively justified equivalence factors such as those set out in point 4.</p>					
annex.III. 3	<p>3. Operating, management and tolling costs</p> <p>These costs shall include all costs incurred by the infrastructure operator which are not covered under Section 2 and which relate to the implementation, operation and management of the infrastructure and of the tolling system. They shall include in particular:</p> <p>— the costs of constructing, establishing and maintaining toll booths and other payment systems,</p> <p>— the day to day costs of operating, administering and enforcing the toll collection system,</p> <p>— administrative fees and charges relating to concession contracts,</p> <p>— management, administrative and service costs relating to the operation of the infrastructure.</p> <p>The costs may include a return on capital or profit margin reflecting the degree of risk transferred.</p> <p>Such costs shall be apportioned on a fair and transparent basis between all vehicle classes that are subject to the tolling system.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)																							
annex.III. 4	<p>4. Share of goods traffic, equivalence factors and correction mechanism</p> <p>— The calculation of tolls shall be based on actual or forecast HGV shares of vehicle kilometres adjusted, if desired, by equivalence factors, to make due allowance for the increased costs of constructing and repairing infrastructure for use by goods vehicles.</p> <p>— The following table gives a set of indicative equivalence factors. Where a Member State uses equivalence factors with ratios differing from those in the table, they shall be based on objectively justifiable criteria and shall be made public.</p> <table border="1" data-bbox="309 762 837 906"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Vehicle class (*)</th> <th colspan="3">Equivalence factors</th> </tr> <tr> <th>Structural repair (*)</th> <th>Investments</th> <th>Annual maintenance</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Between 3,5 t and 7,5 t, Class 0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>> 7,5 t, Class I</td> <td>1,96</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>> 7,5 t, Class II</td> <td>3,47</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>> 7,5 t, Class III</td> <td>5,72</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>(*) See Annex IV for the determination of the vehicle class. (**) The vehicle classes correspond to axle weights of 5,5, 6,5, 7,5 and 8,5 tonnes respectively.</p> <p>— Tolling regimes which are based on forecast traffic levels shall provide for a correction mechanism whereby tolls are adjusted periodically to correct any under or over-recovery of costs due to forecasting errors.</p>	Vehicle class (*)	Equivalence factors			Structural repair (*)	Investments	Annual maintenance	Between 3,5 t and 7,5 t, Class 0	1	1	1	> 7,5 t, Class I	1,96	1	1	> 7,5 t, Class II	3,47	1	1	> 7,5 t, Class III	5,72	1	1			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
Vehicle class (*)	Equivalence factors																												
	Structural repair (*)	Investments	Annual maintenance																										
Between 3,5 t and 7,5 t, Class 0	1	1	1																										
> 7,5 t, Class I	1,96	1	1																										
> 7,5 t, Class II	3,47	1	1																										
> 7,5 t, Class III	5,72	1	1																										
annex.III. a	This Annex sets out the minimum requirements for levying an external-cost charge and for calculating the maximum weighted average external-cost charge.			НП	Појашњење садржаја Анекса Директиве																								
annex.III. a.1	1. The parts of the road network concerned The Member State shall specify precisely the part or parts of their road network which are to be subject			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и																								

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>to an external-cost charge.</p> <p>Where a Member State chooses to levy an external-cost charge on only a part or parts of the road network falling within the scope of this Directive, the part or parts shall be chosen after an assessment establishing that:</p> <p>— vehicles' use of the roads where the external-cost charge is applied generates environmental damage higher than that generated on average on other parts of the road network falling within the scope of this Directive that are not subject to an external-cost charge, or</p> <p>— the imposition of an external-cost charge on other parts of the road network falling within the scope of this Directive might have adverse effects on the environment or road safety, or levying and collecting an external-cost charge on them would entail disproportionate cost.</p>				<p>допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
<p>annex.III. a.2</p>	<p>2. The vehicles, roads and time period covered The Member State shall notify the Commission of the classification of vehicles according to which the toll shall vary. It shall also notify the Commission of the location of roads subject to higher external-cost charges (called hereafter 'suburban roads (including motorways)'), and of roads subject to lower external-cost charges (called hereafter 'interurban roads (including motorways)'). Where applicable, it shall also notify the Commission of the exact time periods corresponding to the night period during which a higher external noise-cost charge may be imposed to reflect greater noise nuisances.</p>			<p>НУ</p>	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>The classification of roads as suburban roads (including motorways) and interurban roads (including motorways), and the definition of time periods shall be based on objective criteria related to the level of exposure of the roads and their vicinities to pollution such as population density, and the yearly number of pollution peaks measured in accordance with this Directive. The criteria used shall be included in the notification.</p>					
a.III.a.3	<p>For each vehicle class, type of road and time period, the Member State or, if appropriate, an independent authority shall determine a single specific amount. The resulting charging structure, including the start time and the end time of each night period where the external-cost charge includes the cost of noise pollution, shall be transparent, made public and available to all users on equal terms. The publication should occur in a timely manner before implementation. All parameters, data and other information necessary to understand how the various external-cost elements are calculated shall be made public.</p> <p>When setting the charges, the Member State or, if appropriate, an independent authority shall be guided by the principle of efficient pricing that is a price close to the social marginal cost of the usage of the vehicle charged.</p> <p>The charge shall also be set after having considered the risk of traffic diversion together with any adverse effects on road safety, the environment and congestion, and any solutions to mitigate these risks.</p> <p>The Member State or, if appropriate, an</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	independent authority, shall monitor the effectiveness of the charging scheme in reducing environmental damage arising from road transport. It shall every two years adjust, if appropriate, the charging structure and the specific amount of the charge set for a given class of vehicle, type of road and period of time to the changes in transport supply and demand.					
annex.III. a.4	<p>4. External-cost elements</p> <p>4.1. Cost of traffic-based air pollution</p> <p>When a Member State chooses to include all or part of the cost of traffic based air pollution in the external-cost charge, the Member State or, if appropriate, an independent authority shall calculate the chargeable cost of traffic-based air pollution by applying the following formula or by taking the unit values in Table 1 of Annex IIIb if the latter are lower:</p> $PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$ <p>where:</p> <ul style="list-style-type: none"> — PCV_{ij} = air pollution cost of vehicle class i on road type j (euro/vehicle kilometre) — EF_{ik} = emission factor of pollutant k and vehicle class i (gram/vehicle kilometre) — PC_{jk} = monetary cost of pollutant k for type of road j (euro/gram) <p>The emission factors shall be the same as those used by the Member State to draft the national emissions inventories provided for in Directive 2001/81/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2001 on national emission ceilings for certain atmospheric pollutants (1) (which requires use of the EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook (2)). The monetary cost of pollutants shall be estimated by the Member</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>State or, if appropriate, an independent authority, respecting the state of the article</p> <p>The Member State or, if appropriate, an independent authority may apply scientifically proven alternative methods to calculate the value of air pollution costs using data from air pollutant measurement and the local value of the monetary cost of air pollutants, provided that the results do not exceed the unit values referred to in Table 1 of Annex IIIb for any class of vehicles.</p> <p>4.2. Cost of traffic-based noise pollution When a Member State chooses to include all or part of the cost of traffic based noise pollution in the external-cost charge, the Member State or, if appropriate, an independent authority shall calculate the chargeable cost of traffic-based noise pollution by applying the following formulae or by taking the unit values in Table 2 of Annex IIIb if the latter are lower: $NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$ $NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$ $NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$ where: — NCV_j = noise cost of one heavy goods vehicle on road type j (euro/vehicle.kilometre) — NC_{jk} = noise cost per person exposed on road type j to noise level k (euro/person) — POP_k = population exposed to daily noise level k per kilometre (person/kilometre) — $WADT$ = weighted average daily traffic (passenger car equivalent) — a and b are weighting factors determined by the Member State in such a way that the resulting weighted average noise charge per vehicle kilometre does not exceed NCV_j (daily).</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>The traffic-based noise pollution relates to the impact on noise levels measured close to the point of exposure and behind anti-noise barriers, if any.</p> <p>The population exposed to noise level k shall be taken from the strategic noise maps drafted under Article 7 of Directive 2002/49/EC of the European Parliament and the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise (1).</p> <p>The cost per person exposed to noise level k shall be estimated by the Member State or, if appropriate, an independent authority, respecting the state of the article</p> <p>The weighted average daily traffic shall assume an equivalence factor 'e' of no more than 4 between heavy goods vehicles and passenger cars.</p> <p>The Member State or, if appropriate, an independent authority may apply scientifically proven alternative methods to calculate the value of noise costs provided that the results do not exceed the unit values referred to in Table 2 of Annex IIIb.</p> <p>The Member State or, if appropriate, an independent authority, may establish differentiated noise charges to reward the use of quieter vehicles provided it does not result in discrimination against foreign vehicles. If differentiated noise charges are introduced, the charges for the noisiest category of vehicles may not exceed the unit values referred to in Table 2 of Annex IIIb and four times the noise charge for the quietest vehicle.</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)																																		
annex.III. b	This Annex sets out the parameters to be used to calculate the maximum weighted average external-cost charge.			НП	Појашњење садржаја Анекса Директиве																																			
annex.III. b.1	<p>1. Maximum cost of traffic-based air pollution:</p> <p style="text-align: center;"><i>Table 1</i></p> <table border="1" data-bbox="309 469 808 943"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">Maximum chargeable air pollution cost</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">cent/vehicle.kilometre</th> <th style="text-align: center;">Suburban roads (including motorways)</th> <th style="text-align: center;">Interurban roads (including motorways)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EURO 0</td> <td style="text-align: center;">16,9</td> <td style="text-align: center;">12,7</td> </tr> <tr> <td>EURO I</td> <td style="text-align: center;">11,7</td> <td style="text-align: center;">8,5</td> </tr> <tr> <td>EURO II</td> <td style="text-align: center;">9,6</td> <td style="text-align: center;">7,4</td> </tr> <tr> <td>EURO III</td> <td style="text-align: center;">7,4</td> <td style="text-align: center;">6,4</td> </tr> <tr> <td>EURO IV</td> <td style="text-align: center;">4,3</td> <td style="text-align: center;">3,2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">EURO V after 31 December 2013</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3,2</td> <td style="text-align: center;">2,2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">EURO VI after 31 December 2017</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2,2</td> <td style="text-align: center;">1,1</td> </tr> <tr> <td>Less polluting than EURO VI</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> </tbody> </table> <p>The values of Table 1 may be multiplied by a factor of up to 2 in mountain areas to the extent that it is justified by the gradient of roads, altitude and/or temperature inversions.</p>	Maximum chargeable air pollution cost			cent/vehicle.kilometre	Suburban roads (including motorways)	Interurban roads (including motorways)	EURO 0	16,9	12,7	EURO I	11,7	8,5	EURO II	9,6	7,4	EURO III	7,4	6,4	EURO IV	4,3	3,2	EURO V after 31 December 2013	0	0	3,2	2,2	EURO VI after 31 December 2017	0	0	2,2	1,1	Less polluting than EURO VI	0	0			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
Maximum chargeable air pollution cost																																								
cent/vehicle.kilometre	Suburban roads (including motorways)	Interurban roads (including motorways)																																						
EURO 0	16,9	12,7																																						
EURO I	11,7	8,5																																						
EURO II	9,6	7,4																																						
EURO III	7,4	6,4																																						
EURO IV	4,3	3,2																																						
EURO V after 31 December 2013	0	0																																						
	3,2	2,2																																						
EURO VI after 31 December 2017	0	0																																						
	2,2	1,1																																						
Less polluting than EURO VI	0	0																																						
annex.III. b.2	2. Maximum cost of traffic-based noise pollution			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.																																			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)									
	<p style="text-align: center;"><i>Table 2</i></p> <p style="text-align: center;">Maximum chargeable noise cost</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">cent/vehicle.kilometre</th> <th style="text-align: center;">Day</th> <th style="text-align: center;">Night</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Suburban roads (including motorways)</td> <td style="text-align: center;">1,17</td> <td style="text-align: center;">2,12</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Interurban roads (including motorways)</td> <td style="text-align: center;">0,22</td> <td style="text-align: center;">0,32</td> </tr> </tbody> </table> <p>The values in Table 2 may be multiplied by a factor of up to 2 in mountain areas to the extent that it is justified by the gradient of roads, temperature inversions and/or amphitheatre effect of valleys.</p>	cent/vehicle.kilometre	Day	Night	Suburban roads (including motorways)	1,17	2,12	Interurban roads (including motorways)	0,22	0,32					
cent/vehicle.kilometre	Day	Night													
Suburban roads (including motorways)	1,17	2,12													
Interurban roads (including motorways)	0,22	0,32													
annex.IV	<p>INDICATIVE VEHICLE CLASS DETERMINATION</p> <p>The vehicle classes are defined by the table below. Vehicles are classed in subcategories 0, I, II and III according to the damage they cause to the road surface, in ascending order (Class III is thus the category causing most damage to road infrastructure). The damage increases exponentially with the increase in axle weight. All motor vehicles and vehicle combinations of a maximum permissible laden weight below 7,5 tonnes belong to damage class 0.</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>										

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)																																																																																																																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Motor vehicles</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Driving axles with air suspension or recognised equivalent (*)</th> <th colspan="2">Other driving axle suspension systems</th> <th>Damage class</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)</th> <th colspan="2">Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)</th> <th></th> </tr> <tr> <th>Not less than</th> <th>Less than</th> <th>Not less than</th> <th>Less than</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5"><i>Two axles</i></td> </tr> <tr> <td>7,5</td> <td>12</td> <td>7,5</td> <td>12</td> <td rowspan="4">I</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>13</td> <td>12</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>14</td> <td>13</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>15</td> <td>14</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>18</td> <td>15</td> <td>18</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5"><i>Three axles</i></td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>17</td> <td>15</td> <td>17</td> <td rowspan="5"></td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>19</td> <td>17</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>21</td> <td>19</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>21</td> <td>23</td> <td>21</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>25</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>26</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>23</td> <td>25</td> <td>II</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>25</td> <td>26</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5"><i>Four axles</i></td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>25</td> <td>23</td> <td>25</td> <td rowspan="2">I</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>27</td> <td>25</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>29</td> <td></td> <td></td> <td rowspan="3">II</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>27</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>29</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>31</td> <td>32</td> <td></td> </tr> <tr> <td>29</td> <td>31</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>31</td> <td>32</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="309 802 824 850">(*) Suspension recognised as equivalent according to the definition in Annex II to Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic (OJ L 235, 17/8/1996, p. 59). Directive as last amended by Directive 2002/71/EC of the European Parliament and of the Council (OJ L 07, 9/3/2002, p. 47).</p>	Motor vehicles					Driving axles with air suspension or recognised equivalent (*)		Other driving axle suspension systems		Damage class	Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)		Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)			Not less than	Less than	Not less than	Less than		<i>Two axles</i>					7,5	12	7,5	12	I	12	13	12	13	13	14	13	14	14	15	14	15	15	18	15	18		<i>Three axles</i>					15	17	15	17		17	19	17	19	19	21	19	21	21	23	21	23	23	25			25	26						23	25	II			25	26		<i>Four axles</i>					23	25	23	25	I	25	27	25	27	27	29			II			27	29			29	31			31	32		29	31				31	32								
Motor vehicles																																																																																																																																								
Driving axles with air suspension or recognised equivalent (*)		Other driving axle suspension systems		Damage class																																																																																																																																				
Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)		Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)																																																																																																																																						
Not less than	Less than	Not less than	Less than																																																																																																																																					
<i>Two axles</i>																																																																																																																																								
7,5	12	7,5	12	I																																																																																																																																				
12	13	12	13																																																																																																																																					
13	14	13	14																																																																																																																																					
14	15	14	15																																																																																																																																					
15	18	15	18																																																																																																																																					
<i>Three axles</i>																																																																																																																																								
15	17	15	17																																																																																																																																					
17	19	17	19																																																																																																																																					
19	21	19	21																																																																																																																																					
21	23	21	23																																																																																																																																					
23	25																																																																																																																																							
25	26																																																																																																																																							
		23	25	II																																																																																																																																				
		25	26																																																																																																																																					
<i>Four axles</i>																																																																																																																																								
23	25	23	25	I																																																																																																																																				
25	27	25	27																																																																																																																																					
27	29			II																																																																																																																																				
		27	29																																																																																																																																					
		29	31																																																																																																																																					
		31	32																																																																																																																																					
29	31																																																																																																																																							
31	32																																																																																																																																							

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)	
	Vehicle combinations (articulated vehicles and road trains)						
	Driving axles with air suspension or recognized as equivalent		Other driving axle suspension systems		Damage class		
	Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)		Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)				
	Not less than	Less than	Not less than	Less than			
	2 + 1 axles						
	7,5	12	7,5	12	I		
	12	14	12	14			
	14	16	14	16			
	16	18	16	18			
	18	20	18	20			
	20	22	20	22			
	22	23	22	23			
	23	25	23	25			
	25	28	25	28			
	2 + 2 axles						
	23	25	23	25			
	25	26	25	26			
	26	28	26	28			
	28	29	28	29			
	29	31	29	31	II		
	31	33	31	33			
	33	36	33	36			
	36	38					
	2 + 3 axles						
	36	38	36	38	II		
	38	40			III		
			38	40			
	3 + 2 axles						
36	38	36	38				
38	40						
		38	40	III			
40	44						
		40	44				
3 + 3 axles							
36	38	36	38	I			
38	40			II			
		38	40				
40	44	40	44				

1. Назив прописа Европске уније : Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community Директива 2004/52/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о интероперабилности система електронске наплате путарине		2. „CELEX” ознака прописа Европске уније 32004L0052 32009R0219				
3. Овлашћени предлагач прописа - Влада Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре		4. Датум израде табеле: 1. март 2018. године				
5. Назив прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније: Предлог закона о путевима Draft Law on roads		6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2017-550				
7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа Европске уније:						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа Европске уније	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност ²	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
1.1	Objective and scope 1. This Directive lays down the conditions necessary to ensure the interoperability of electronic road toll systems in the Community. It applies to the electronic collection of all types of road fees, on the entire Community road network, urban and interurban, motorways, major and minor roads, and	01. 28.1	Управљач државног пута дужан је да обезбеди електронски систем за наплату путарине за употребу државног пута, његовог дела или путног објекта у складу са прописима који уређују област електронских комуникација.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима	

² Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	various structures such as tunnels, bridges and ferries.					
1.2	2. This Directive does not apply to: (a) road toll systems for which no electronic means of toll collection exists; (b) electronic road toll systems which do not need the installation of on-board equipment; (c) small, strictly local road toll systems for which the costs of compliance with the requirements of this Directive would be disproportionate to the benefits.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима	
1.3	3. To achieve the objective set in paragraph 1, a European electronic toll service shall be created. This service, which is complementary to the national electronic toll services of the Member States, shall ensure the interoperability throughout the Community, for users, of the electronic toll systems that have already been introduced in the Member States and of those to be introduced in the future in the framework of this Directive.	01. 29.1-3	Управљач државног пута дужан је да приступи систему Европске електронске наплате путарине. Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а. Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1	Technological solutions 1. All new electronic toll systems brought into service on or after 1 January 2007 shall, for carrying out electronic toll transactions, use one or more of the following technologies: (a) satellite positioning; (b) mobile communications using the GSM-GPRS standard (reference GSM TS 03.60/23.060); (c) 5,8 GHz microwave technology	01. 28.2 01. 29.3	Начин електронске наплате путарине прописује Министарство. Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута .	ДУ	Подзаконским актом биће дефинисане технологије које ће се користити у систему електронске наплате путарине у Републици Србији.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
2.2	<p>2. The European electronic toll service shall be brought into service pursuant to Article 3(1). Operators shall make available to interested users on-board equipment which is suitable for use with all electronic toll systems in service in the Member States using the technologies referred to in paragraph 1 and which is suitable for use in all types of vehicle, in accordance with the timetable set out in Article 3(4). This equipment shall at least be interoperable and capable of communicating with all the systems operating in the Member States using one or more of the technologies listed in paragraph 1. The detailed arrangements in this respect shall be determined by the Committee referred to in Article 5(1), including arrangements for the availability of on-board equipment to meet the demand of interested users.</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
2.3	<p>3. It is recommended that new electronic toll systems brought into service after the adoption of this Directive use the satellite positioning and mobile communications technologies listed in paragraph 1. In respect of the possible migration to systems using such technologies by systems using other technologies, the Commission, in liaison with the Committee referred to in Article 5(1), shall draw up a report by 31 December 2009. This report shall include a study of use of each of the technologies referred to in paragraph 1, as well as a cost-benefit analysis. If appropriate, the Commission shall accompany the report with a proposal to the European Parliament and the Council for a migration strategy.</p>			НП	<p>Опционе облигације</p>	
2.4	<p>4. Without prejudice to paragraph 1, on-board equipment may also be suitable for other</p>			НП	<p>Опционе облигације</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	technologies, on condition that this does not lead to an additional burden for users or create discrimination between them. Where relevant, on-board equipment may also be linked to the vehicle's electronic tachograph.					
2.5	5. Where Member States have toll systems, they shall take the necessary measures to increase the use of electronic toll systems. They shall endeavour to ensure that, by 1 January 2007 at the latest, at least 50 % of traffic flow in each toll station can use electronic toll systems. Lanes used for electronic toll collection may also be used for toll collection by other means, with due regard to safety.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.6	6. Interoperability work on existing toll technologies undertaken in connection with the European electronic toll service shall ensure the full compatibility and interfacing of those technologies with the technologies referred to in paragraph 1 and of their equipment with each other.	01. 29.3	Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута .	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.7	7. Member States shall ensure that processing of personal data necessary for the operation of the European electronic toll service is carried out in accordance with the Community rules protecting the freedoms and fundamental rights of individuals, including their privacy, and that, in particular, the provisions of Directives 95/46/EC and 2002/58/EC are complied with.	01. 30. 31.	Управљач државног пута дужан је да податке о личности корисника државног пута, за потребе наплате путарине, електронске наплате путарине и ЕЕНП, прикупља, обрађује и користи у складу с прописима о заштити података о личности и прописима о заштити података и сигурности у електронским комуникацијама. Управљач државног пута за потребе наплате путарине и електронске наплате путарине користи следеће податке о личности : видео запис возила и регистарских ознака возила. За потребе издавања одобрења из члана 26.овог закона, управљач државног пута	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>користи следеће податке о личности подносиоца захтева : име и презиме, јединствени матични број грађана, број личне карте, фотографију, адресу, марку и регистарску ознаку возила, име и презиме власника возила.</p> <p>Подаци из става 1. овог члана чувају се шест месеци, а најдуже годину дана од дана настанка, односно до окончања судског поступка уколико се видео запис користи као доказни материјал.</p> <p>Подаци из става 2. овог члана чувају се најдуже годину дана од престанка коришћења издатог одобрења.</p> <p>Управљач државног пута за потребе ЕНП у сврху склапања уговора о купопродаји уређаја за ЕНП обрађује следеће податке о личности : име и презиме, јединствени матични број грађана, број личне карте, адресу, марку и регистарску ознаку возила.</p> <p>Подаци из става 5. овог члана чувају се најдуже годину дана од дана истека уговора.</p>			
3.1	<p>Setting-up of a European electronic toll service</p> <p>1. A European electronic toll service shall be set up which encompasses all the road networks in the Community on which tolls or road usage fees are collected electronically. This electronic toll service will be defined by a contractual set of rules allowing all operators and/or issuers to provide the service, a set of technical standards and requirements and a single subscription contract between the clients and the operators and/or issuers offering the service.</p>	01. 29.1-2	<p>Управљач државног пута дужан је да приступи систему Европске електронске наплате путарине.</p> <p>Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.</p>	ДУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	This contract shall give access to the service on the whole of the network and subscriptions shall be available from the operator of any part of the network and/or from the issuer.					
3.2	2. The European electronic toll service shall be independent of the fundamental decisions taken by Member States to levy tolls on particular types of vehicles, of the level of charges and of the purpose for which such charges are levied. It shall concern only the method of collecting tolls or fees. The service shall allow for contracts to be concluded irrespective of the place of registration of the vehicle, the nationality of the parties to the contract, and the zone or point on the road network in respect of which the toll is due.	01. 21.1-2	Накнаде за употребу јавних путева не могу да се одређују на начин на који би се дискриминисали корисници јавних путева према националности, државној припадности односно пословном седишту, регистрацији возила, месту поласка односно одредишту. Прописивање накнада, утврђених овим законом, које се односе на домаће и стране превознике, односно остале учеснике у саобраћају не сме да садржи дискриминаторске одредбе.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима	Одредба у Закону о путевима је општег типа и односи се на накнаде за употребу јавних путева.
3.3	3. The system shall allow intermodality to develop without creating disadvantages for other modes of transport.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима	
3.4	4. Where Member States have national systems of electronic toll collection, they shall ensure that operators and/or issuers offer the European electronic toll service to their customers in accordance with the following timetable: (a) for all vehicles exceeding 3,5 tonnes and for all vehicles which are allowed to carry more than nine passengers (driver + 8), at the latest three years after the decisions on the definition of the European electronic toll service, as referred to in Article 4(4), have been taken; (b) for all other types of vehicle, at the latest five years after the decisions on the definition of the European electronic toll service, as referred to in Article 4(4), have been taken.	01. 29.2	Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
4.1	<p>Features of the European electronic toll service</p> <p>1. The European electronic toll service shall be based on the items listed in the Annex to this Directive.</p>			НП	Одредба се односи на обавезе одбора за Европску електронску наплату путарине	
4.2	2. Where appropriate, the Annex may be adapted for technical reasons. Those measures, designed to amend non-essential elements of this Directive, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 5(2).			НП	Одредба се односи на обавезе одбора за Европску електронску наплату путарине	
4.3	3. The European electronic toll service shall employ the technological solutions referred to in Article 2, using specifications which shall be publicly available.			НП	Одредба се односи на обавезе одбора за Европску електронску наплату путарине	
4.4	4. The decisions relating to the definition of the European electronic toll service shall be taken by the Commission. Those measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 5(2). Such decisions shall only be taken if all the conditions, evaluated on the basis of appropriate studies, are in place to enable interoperability to work from all points of view, including technical, legal and commercial conditions.			НП	Обавезе Европске комисије	
4.5	5. Technical decisions relating to the realisation of the European electronic toll service shall be taken by the Commission. Those measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 5(2).			НП	Обавезе Европске комисије	
	7. The Commission shall ask the relevant			НП	Обавезе Европске комисије	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
4.7	standardisation bodies, in particular the CEN, in accordance with the procedure laid down by Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council of 22 June 1998 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations (1), to make every necessary effort rapidly to adopt standards applicable to electronic toll systems with regard to the technologies listed in Article 2(1).					
4.8	8. Equipment for the European electronic toll service shall comply in particular with the requirements of Directives 1999/5/EC of the European Parliament and of the Council of 9 March 1999 on radio equipment and telecommunications terminal equipment and the mutual recognition of their conformity (2) and Council Directive 89/336/EEC of 3 May 1989 on the approximation of the laws of the Member States relating to electromagnetic compatibility (3).			НП	Одредба се односи на обавезе одбора за Европску електронску наплату путарине	
5.	<p>Committee procedure</p> <p>1. The Commission shall be assisted by an Electronic Toll Committee.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4) and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p>			НП	Обавезе Европске комисије	
6.	<p>Implementation</p> <p>Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive before 20 November 2005. They shall immediately forward to the Commission</p>			НП	Прелазне и завршне одредбе Директиве	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	the text of those provisions, together with a table correlating those provisions with this Directive. When Member States adopt these measures, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.					
7.	Entry into force This Directive shall enter into force on the 20th day following that of its publication in the Official Journal of the European Union.			НП	Прелазне и завршне одредбе Директиве	
8.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.			НП	Прелазне и завршне одредбе Директиве	
ANNEX	Items required for the definition and deployment of the European electronic toll service The matters listed below are essential for the definition and deployment of the European electronic toll service set up under the Directive. These matters are distinguished between technical, procedural and legal issues: Technical issues: (a) operational procedures for the service: subscription, instructions for use, installation and attachment of on-board equipment in vehicles, processing of transactions at toll stations or for continuous charging, procedures for recovering transaction data in the event of equipment breakdown or malfunction, control systems, invoicing and collection of sums due, aftersales service, customer assistance, definition of the level of service offered			НП	Одредба се односи на обавезе одбора за Европску електронску наплату путарине	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>to customers; when establishing such operational procedures, the existing procedures in the Member States shall be taken into account;</p> <p>(b) functional specifications of the service: description of the functions of onboard equipment and ground-based equipment;</p> <p>(c) technical specifications of ground-based and on-board equipment supporting the service, and the standards, certification procedures and constraints to be observed;</p> <p>(d) launching and following up work involving relevant standardisation bodies, and any technical additions to the standards or pre-standards used, in order to ensure interoperability,</p> <p>(e) specifications for installing on-board equipment;</p> <p>(f) transactional models: precise definition of transactional algorithms for each different type of toll (fixed-point tolls or continuous charging), and definition of the data exchanged between on-board and ground-based equipment and of the data formats;</p> <p>(g) arrangements for the availability of on-board equipment to meet the demand of all interested users;</p> <p>Procedural issues:</p> <p>(h) procedures for verification of technical performance of on-board equipment, roadside equipment and the way equipment is installed in vehicles;</p> <p>(i) parameters for vehicle classification: validation of a Community list of technical parameters from which each Member State will select those it wishes to use for its charging policy. The parameters will represent vehicles' physical, engine and environmental characteristics. Establishment of vehicle classes</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>based on those parameters will be a matter for Member States;</p> <p>(j) implementation of procedures for dealing with particular cases, such as any type of malfunction. This relates in particular to cases in which the road toll operators and the customer come from different countries;</p> <p>Legal issues:</p> <p>(k) validation of the chosen technical solutions vis-à-vis the Community rules protecting the freedoms and fundamental rights of individuals, including their privacy. In particular, it will be necessary to ensure compliance with Directive 95/46/EC and Directive 2002/58/EC;</p> <p>(l) setting non-discriminatory common rules and minimum requirements which potential service providers should respect when providing the service;</p> <p>(m) assessment of the possibility of harmonising the rules of enforcement relating to electronic road tolls;</p> <p>(n) a memorandum of understanding between road toll operators, enabling the European electronic toll service to be implemented, including conflict resolution procedures.</p>					

<p>1. Назив прописа Европске уније :</p> <p>Directive 2004/54/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on minimum safety requirements for tunnels in the Trans-European Road Network</p> <p>Директива 2004/54/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29.априла 2004. године о минималним безбедносним захтевима за тунеле у оквиру Транс-европске путне мреже</p>	<p>2. „CELEX” ознака прописа Европске уније</p> <p>32004L0054</p> <p>32009R0596</p>					
<p>3. Овлашћени предлагач прописа - Влада</p> <p>Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>4. Датум израде табеле:</p> <p>1. март 2018. године</p>					
<p>5. Назив прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p> <p>1. Предлог закона о путевима Draft Law on roads</p> <p>2. Правилник о основним условима које тунел на јавном путу мора да испуњава са гледишта безбедности саобраћаја и подобности пута за одвијање саобраћаја („Службени гласник РС”, број 121/12) Rulebook on the basic conditions for traffic safety and road aptitude for traffic which a tunnel on a public road must fulfill (Official Gazette of RS, No. 121/12)</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p> <p>2017-550</p>					
<p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа Европске уније:</p>						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа Европске уније	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност ³	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
1.	<p>Subject matter and scope</p> <p>1. This Directive aims at ensuring a minimum level of safety for road users in tunnels in the trans-European road network by the prevention of critical events that may endanger human life, the environment and tunnel installations, as well as by the provision of protection in case of accidents.</p> <p>2. It shall apply to all tunnels in the trans-European road network with lengths of over 500 metres, whether they are in operation, under construction or at the design stage.</p>	01. 96.1-2	<p>Безбедносни захтеви за тунеле на јавном путу, чија дужина прелази 500 метара су технички и експлоатациони услови које тунел мора да испуњава ради безбедног одвијања саобраћаја.</p> <p>Безбедносни захтеви примењују се на пројектовање, изградњу, одржавање, употребу тунела на путевима и на стручне службе и раднике у тунелу у циљу заштите људских живота, животне средине и тунела као објекта.</p>	ПУ	Уводне и основне одредбе Директиве.	
2.1.1.	<p>Definitions</p> <p>For the purposes of this Directive, the following definitions shall apply:</p> <p>1. ‘trans-European road network’ means the road network identified in Section 2 of Annex I to Decision No 1692/96/EC and illustrated by maps and/or described in Annex II to that Decision;</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1.2.	2. ‘emergency services’ means all local services, whether public or private or part of the tunnel staff, which intervene in the event of an accident,	02.	хитне службе су све локалне службе, било да су јавне, приватне или део запослених у тунелу, које интервенишу у случају опасности у тунелу,	ПУ		

³ Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	including police services, fire brigades and rescue teams;	2.1.6)	а нарочито полиција, ватрогасна служба и екипе за спасавање;			
2.1.3.	3. 'tunnel length' means the length of the longest traffic lane, measured on the fully enclosed part of the tunnel.	02. 2.1.5)	дужина тунела је дужина најдуже саобраћајне траке измерене на потпуно затвореном делу тунела;	ПУ		
3.	<p>Safety measures</p> <p>1. Member States shall ensure that tunnels in their territory falling within the scope of this Directive meet the minimum safety requirements laid down in Annex I.</p> <p>2. Where certain structural requirements laid down in Annex I can only be satisfied through technical solutions which either cannot be achieved or can be achieved only at disproportionate cost, the administrative authority as referred to in Article 4 may accept the implementation of risk reduction measures as an alternative to application of those requirements, provided that the alternative measures will result in equivalent or improved protection. The efficiency of these measures shall be demonstrated through a risk analysis in conformity with the provisions of Article 13. Member States shall inform the Commission of the risk-reduction measures accepted as an alternative and provide justification therefor. This paragraph shall not apply to tunnels at the design stage as referred to in Article 9.</p> <p>3. Member States may specify stricter requirements, provided that they do not contravene the requirements of this Directive.</p>	01. 96.1-4	<p>Безбедносни захтеви за тунеле на јавном путу, чија дужина прелази 500 метара, су технички и експлоатациони услови које тунел мора да испуњава ради безбедног одвијања саобраћаја.</p> <p>Безбедносни захтеви примењују се на пројектовање, изградњу, одржавање, употребу тунела на путевима и на стручне службе и раднике у тунелу у циљу заштите људских живота, животне средине и тунела као објекта.</p> <p>Министарство је орган надлежан за испуњавање безбедносних захтева за тунеле у вези са одредбама овог закона.</p> <p>Министарство прописује минималне безбедносне захтеве које морају да испуњавају тунели из става 1. овог члана.</p>	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
4.	<p>Administrative authority</p> <p>1. Member States shall designate (an) administrative authority(ies), hereinafter referred to as ‘the administrative authority’, which shall have responsibility for ensuring that all aspects of the safety of a tunnel are assured and which shall take the necessary steps to ensure compliance with this Directive.</p> <p>2. The administrative authority may be set up at national, regional or local level.</p> <p>3. Each tunnel in the trans-European road network located on the territory of a single Member State shall fall under the responsibility of a single administrative authority. For each tunnel located on the territory of two Member States, each Member State shall designate an administrative authority or, alternatively, the two Member States shall designate a joint administrative authority. If there are two different administrative authorities, the decisions of either taken in the exercise of its respective competencies and responsibilities with regard to tunnel safety shall be adopted with the prior agreement of the other authority.</p> <p>4. The administrative authority shall commission tunnels in accordance with the procedure laid down in Annex II.</p> <p>5. Without prejudice to further arrangements on this subject at national level, the administrative authority shall have power to suspend or restrict the operation of a tunnel if safety requirements are not met. It shall specify the conditions under which normal traffic may be resumed.</p> <p>6. The administrative authority shall ensure that the following tasks are performed:</p>	01. 1.96.3-4	<p>Министарство је орган надлежан за испуњавање безбедносних захтева за тунеле у вези са одредбама овог закона.</p> <p>Министарство прописује минималне безбедносне захтеве које морају да испуњавају тунели из става 1. овог члана.</p>	ДУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(a) testing and inspecting tunnels on a regular basis and drawing up safety requirements pertaining thereto;</p> <p>(b) putting in place organisational and operational schemes (including emergency response plans) for the training and equipping of emergency services;</p> <p>(c) defining the procedure for immediate closure of a tunnel in an emergency;</p> <p>(d) implementing the necessary risk-reduction measures.</p> <p>7. Where bodies designated as administrative authorities existed prior to the designation referred to in this Article, those administrative authorities may continue their previous activities provided that they comply with this Directive.</p>					
5.	<p>Tunnel manager</p> <p>1. For each tunnel located on the territory of one Member State, whether it is in the design, construction or operating stage, the administrative authority shall identify as Tunnel Manager the public or private body responsible for the management of the tunnel at the stage in question. The administrative authority itself may perform this function.</p> <p>2. For each tunnel located on the territory of two Member States, the two administrative authorities or the joint administrative authority shall recognise only one body in charge of the operation of the tunnel.</p> <p>3. Any significant incident or accident occurring in a tunnel shall be the subject of an incident report prepared by the Tunnel Manager. This report shall be forwarded to the Safety Officer referred to in Article 6, to the administrative authority and to the emergency services within a</p>	01. 98-99.	<p>Управник тунела дужан је да обезбеди израду независних пројеката мапирања ризика, којом се утврђују сви фактори који утичу на безбедност саобраћаја у тунелу, а нарочито карактеристике саобраћајног тока и прогнозирани дневни број теретних возила. Пројекат из става 1. овог члана доставља се Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја. Министарство прописује начин управљања тунелом.</p> <p>Управник тунела дужан је да о саобраћајној незгоди у тунелу, односно оштећењу тунела које утиче на безбедно одвијање саобраћаја, изради извештај без одлагања, а најкасније 30 дана од дана када се саобраћајна незгода догодила, односно када је настало оштећење тунела. Прилог извештаја чини</p>	ДУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>maximum period of one month.</p> <p>4. Where an investigation report is drawn up analysing the circumstances of the incident or accident referred to in paragraph 3 or the conclusions that can be drawn from it, the Tunnel Manager shall forward this report to the Safety Officer, the administrative authority and the emergency services no later than one month after he/she receives it himself/herself.</p>		<p>документација о извршеном увиђају.</p> <p>Извештај из става 1. овог члана доставља се Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја, као и субјектима система заштите и спасавања, у смислу закона којим се уређују ванредне ситуације.</p>			
6.	<p>Safety Officer</p> <p>1. For each tunnel, the Tunnel Manager shall, with the prior approval of the administrative authority, nominate one Safety Officer who shall coordinate all preventive and safeguards measures to ensure the safety of users and operational staff. The Safety Officer may be a member of the tunnel staff or the emergency services, shall be independent in all road tunnel safety issues and shall not be under instructions from an employer in respect of those issues. A Safety Officer may perform his/her tasks and functions at several tunnels in a region.</p> <p>2. The Safety Officer shall perform the following tasks/functions:</p> <p>(a) ensure coordination with emergency services and take part in the preparation of operational schemes;</p> <p>(b) take part in the planning, implementation and evaluation of emergency operations;</p> <p>(c) take part in the definition of safety schemes and the specification of the structure, equipment and operation in respect of both new tunnels and modifications to existing tunnels;</p> <p>(d) verify that operational staff and emergency services are trained, and he/she shall take part in the organisation of exercises held at regular intervals;</p>	01.101	<p>Управник тунела дужан је да именује саветника за безбедност у тунелима на јавном путу којим управља.</p> <p>Саветник из става 1. овог члана је независан при доношењу свих одлука по питању безбедности у тунелу.</p> <p>Саветник за безбедност у тунелу дужан је да:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) усклађује деловање са субјектима система заштите и спасавања, у смислу закона којим се уређују ванредне ситуације; 2) учествује у припреми планова и програма развоја система заштите и спасавања, у смислу закона којим се уређују ванредне ситуације; 3) учествује у дефинисању безбедносних захтева приликом пројектовања, изградње, реконструкције и одржавања тунела; 4) учествује у систему заштите и спасавања, у смислу закона којим се уређују ванредне ситуације узимајући у обзир безбедносне захтеве у тунелу. 	ДУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	(e) give advice on the commissioning of the structure, equipment and operation of tunnels; (f) verify that the tunnel structure and equipment are maintained and repaired; (g) take part in the evaluation of any significant incident or accident as referred to in Article 5(3) and (4).					
7.	Inspection entity Member States shall ensure that inspections, evaluations and tests are carried out by inspection entities. The administrative authority may perform this function. Any entity performing the inspections, evaluations and tests must have a high level of competence and high quality procedures and must be functionally independent from the Tunnel Manager.	01. 102.1-2 103.	Надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона врши Министарство. Инспекцијски надзор врши Министарство преко републичког инспектора за државне путеве. Републички инспектор за државне путеве не може да израђује или учествује у изради техничке документације и техничкој контроли, техничке документације за објекте, који су предмет инспекцијског надзора, нити да врши стручни надзор над извођењем радова на објектима који су предмет инспекцијског надзора.	ПУ		
8.	Notification of the administrative authority The Member States shall notify the Commission of the name and address of the administrative authority by 1 May 2006. In the event of a change in this information they shall notify the Commission thereof within three months.			НП	Обавезе држава чланица према Европској комисији	
9.	Tunnels whose design has not yet been approved 1. Any tunnel whose design has not been approved by the responsible authority by 1 May 2006 shall be subject to the requirements of this Directive. 2. The tunnel shall be commissioned in accordance with the procedure laid down in Annex II.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
					подзаконских аката.	
10.	<p>Tunnels whose design has been approved but which are not yet open</p> <p>1. In the case of tunnels whose design has been approved but which have not been opened to public traffic by 1 May 2006, the administrative authority shall assess their compliance with the requirements of this Directive, with specific reference to the safety documentation provided for in Annex II.</p> <p>2. Where the administrative authority finds that a tunnel does not comply with the provisions of this Directive, it shall notify the Tunnel Manager that appropriate measures must be taken to increase safety and shall inform the Safety Officer.</p> <p>3. The tunnel shall then be commissioned in accordance with the procedure laid down in Annex II.</p>	01. 121.2.	Управник тунела из члана 98. овог закона, за тунеле који су изграђени или чија је изградња започела до дана ступања на снагу овог закона, дужан је да у року од две године од дана ступања на снагу овог закона обезбеди преглед тунела и донесе план са роком усклађивања тунела са прописом из члана 96 став 4. овог закона.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
11.	<p>Tunnels already in operation</p> <p>1. In the case of tunnels which are already open to public traffic by 30 April 2006, the administrative authority shall have until 30 October 2006 to assess their compliance with the requirements of this Directive, with specific reference to the safety documentation provided for in Annex II and on the basis of an inspection.</p> <p>2. The Tunnel Manager shall, if necessary, propose to the administrative authority a plan for adapting the tunnel to the provisions of this Directive and the remedial measures he intends to put in place.</p> <p>3. The administrative authority shall give its approval to the remedial measures or ask for them to be modified.</p> <p>4. Thereafter, if the remedial measures include any substantial modification in the construction or</p>	1.121.2.	Управник тунела из члана 98. овог закона, за тунеле који су изграђени или чија је изградња започела до дана ступања на снагу овог закона, дужан је да у року од две године од дана ступања на снагу овог закона обезбеди преглед тунела и донесе план са роком усклађивања тунела са прописом из члана 96 став 4. овог закона.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>operation, then once these measures have been taken, the procedure laid down in Annex II shall be implemented.</p> <p>5. Member States shall by 30 April 2007 submit a report to the Commission on how they plan to meet the requirements of this Directive, on planned measures, and, where appropriate, on the consequences of opening or closing the main access roads to the tunnels. In order to minimise disturbances to traffic at European level, the Commission may comment on the timetable of the work intended to ensure that tunnels comply with the requirements of this Directive.</p> <p>6. The refurbishment of tunnels shall be carried out according to a schedule and shall be finished by 30 April 2014.</p> <p>7. Where the total tube length of existing tunnels divided by the total length of the part of the trans-European road network located on their territory exceeds the European average, Members States may extend the period stipulated in paragraph 6 by five years.</p>					
12.	<p>Periodic inspections</p> <p>1. The administrative authority shall verify that regular inspections are carried out by the inspection entity to ensure that all tunnels falling within the scope of this Directive comply with its provisions.</p> <p>2. The period between two consecutive inspections of any given tunnel shall not exceed six years.</p> <p>3. Where, on the basis of the report of the inspection entity, the administrative authority finds that a tunnel does not comply with the provisions of this Directive, it shall notify the Tunnel Manager and the Safety Officer that measures to increase</p>	01. 102.1-2	<p>Надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона врши Министарство.</p> <p>Инспекцијски надзор врши Министарство преко републичког инспектора за државне путеве.</p>	ДУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>tunnel safety must be adopted. The administrative authority shall define the conditions for continuing to operate the tunnel or for re-opening the tunnel which will apply until the remedial measures and any further relevant restrictions or conditions are implemented.</p> <p>4. If the remedial measures include any substantial modification in the tunnel's construction or operation, then once these measures have been taken, the tunnel shall be made the subject of a new authorisation to operate in accordance with the procedure laid down in Annex II.</p>					
13.	<p>Risk analysis</p> <p>1. Risk analyses, where necessary, shall be carried out by a body which is functionally independent from the Tunnel Manager. The content and the results of the risk analysis shall be included in the safety documentation submitted to the administrative authority. A risk analysis is an analysis of risks for a given tunnel, taking into account all design factors and traffic conditions that affect safety, notably traffic characteristics and type, tunnel length and tunnel geometry, as well as the forecast number of heavy goods vehicles per day.</p> <p>2. Member States shall ensure that, at national level, a detailed and well-defined methodology, corresponding to the best available practices, is used and shall inform the Commission of the methodology applied; the Commission shall make this information available in electronic form to other Member States.</p> <p>3. By 30 April 2009 the Commission shall publish a report on the practice followed in the Member</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	States. Where necessary, it shall make recommendations for the adoption of a common harmonised risk analysis methodology in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 17(2).					
14.	<p>Derogation for innovative techniques</p> <p>1. In order to allow the installation and use of innovative safety equipment or the use of innovative safety procedures which provide an equivalent or higher level of protection than current technologies, as prescribed in this Directive, the administrative authority may grant a derogation from the requirements of the Directive on the basis of a duly documented request from the Tunnel Manager.</p> <p>2. If the administrative authority intends to grant such a derogation, the Member State shall first submit a derogation application to the Commission containing the initial request and the opinion of the inspection entity.</p> <p>3. The Commission shall notify the application to the Member States within one month of receipt.</p> <p>4. If, within a period of three months, neither the Commission nor a Member State formulates objections, the derogation shall be treated as granted and the Commission shall inform all Member States accordingly.</p> <p>5. If objections are expressed, the Commission shall make a proposal in accordance with the procedure referred to in Article 17(2). Where the decision is negative, the administrative authority shall not grant the derogation.</p> <p>6. After an examination in accordance with the procedure referred to in Article 17(2), a decision to grant a derogation may allow this derogation to be</p>			НП	Опционе облигације и обавезе Европске комисије	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>applied to other tunnels.</p> <p>7. Whenever justified by the derogation requests submitted to it, the Commission shall publish a report on the practice followed in the Member States and, if necessary, make proposals for amendment of this Directive.</p>					
15.	<p>Reporting</p> <p>1. Every two years, Member States shall compile reports on fires in tunnels and on accidents which clearly affect the safety of road users in tunnels, and on the frequency and causes of such incidents, and shall evaluate them and provide information on the actual role and effectiveness of safety facilities and measures. These reports shall be transmitted to the Commission by the Member States before the end of September of the year following the reporting period. The Commission shall make the reports available to all Member States.</p> <p>2. Member States shall make a plan which includes a timetable for the gradual application of the provisions of this Directive to tunnels already in operation as described in Article 11 and notify it by 30 October 2006 to the Commission. Thereafter, Member States shall inform the Commission every two years of the state of implementation of the plan and of any changes made to it, until the end of the period referred to in Article 11(6) and (7).</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
16.	<p>Adaptation to technical progress</p> <p>The Commission shall adapt to technical progress the Annexes to this Directive. Those measures, designed to amend non-essential elements of this Directive, shall be adopted in accordance with the</p>			НП	<p>Одредба прописује обавезу Европске комисије.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 17(3).					
17.	<p>Committee procedure</p> <p>1. The Commission shall be assisted by a committee.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4) and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p>			НП	Одредба прописује обавезу Европске комисије.	
18.	<p>Transposition</p> <p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 30 April 2006. They shall immediately forward to the Commission the text of those provisions, together with a table correlating those provisions with this Directive.</p> <p>2. The provisions adopted by the Member States shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. Member States shall determine how such reference is to be made.</p>			НП	Обавеза држава чланица према Европској комисији.	
19.	<p>Entry into force</p> <p>This Directive shall enter into force on the date of its publication in the <i>Official Journal of the European Union</i>.</p>			НП	Прелазне и завршне одредбе	
20.	This Directive is addressed to the Member States.			НП	Прелазне и завршне одредбе	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
A I 1.1.1	Safety measures as referred to in Article 3 1. Basis for deciding on safety measures 1.1. Safety parameters 1.1.1. Safety measures to be implemented in a tunnel shall be based on a systematic consideration of all aspects of the system composed of the infrastructure, operation, users and vehicles.	02. 4.1.1	Мере безбедности су: 1) инфраструктурне мере 2) мере које се односе на коришћење тунела.	ПУ		
a.I 1.1.2	1.1.2. The following parameters shall be taken into account: — tunnel length, — number of tubes, — number of lanes, — cross-sectional geometry, — vertical and horizontal alignment, — type of construction, — uni-directional or bi-directional traffic, — traffic volume per tube (including its time distribution), — risk of congestion (daily or seasonal), — access time for the emergency services, — presence and percentage of heavy goods vehicles, — presence, percentage and type of dangerous goods traffic, — characteristics of the access roads, — lane width, — speed considerations, — geographical and meteorological environment.	02. 4.1.2	Мере безбедности засноване су на следећим основним параметрима: 1) дужина тунела (дужина најдуже саобраћајне траке измерене на потпуно затвореном делу тунела); 2) број тунелских цеви; 3) број саобраћајних трака; 4) геометрија попречног пресека; 5) саобраћајна сигнализација и опрема; 6) врста конструкције; 7) једносмерни или двосмерни саобраћај; 8) саобраћајно оптерећење по тунелској цеви (укључујући и временску расподелу); 9) ризик од загушења саобраћаја (дневни или сезонски); 10) време одзива хитних служби; 11) проценат тешких теретних возила у укупном саобраћају у тунелу (изражен у процентима); 12) процентуално учешће возила која превозе опасан терет и врста опасног терета; 13) грађевинске и саобраћајне карактеристике приступних путева; 14) ширина саобраћајне траке; 15) брзина кретања возила; 16) географско окружење и метеоролошки услови.	ПУ		
a.I	1.1.3. Where a tunnel has a special characteristic as regards the aforementioned parameters, a risk	2.5.1-3	Анализом ризика процењују се критична стања која могу да се јаве приликом пројектовања	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
1.1.3	analysis shall be carried out in accordance with Article 13 to establish whether additional safety measures and/or supplementary equipment is necessary to ensure a high level of tunnel safety. This risk analysis shall take into consideration possible accidents, which clearly affect the safety of road users in tunnels and which might occur during the operating stage and the nature and magnitude of their possible consequences.		<p>новог, односно реконструкције постојећег тунела у случају када било који елемент тунела одступа од вредности параметара утврђених овим правилником.</p> <p>Анализом ризика одређују се додатне мере безбедности које се предузимају ради повећања безбедности, односно смањења ризика у датом тунелу (смањење евакуационог пута, смањење удаљености попречних путева за хитне службе, повећање отпорности на пожар грађевинских конструкција и опреме, позиционирање ватрогасне службе с дефинисањем специјалне опреме, додатна саобраћајна сигнализација, интегрално управљање безбедносним системима у незгодама и сл.).</p> <p>Анализа ризика је део документације у поступцима за добијање грађевинске и употребне дозволе за тунел.</p>			
a.I 1.2	<p>1.2. Minimum requirements</p> <p>1.2.1. The safety measures required by the following paragraphs shall be implemented at a minimum in order to ensure a minimum level of safety in all the tunnels covered by the Directive. Limited derogations from these requirements may be allowed provided that the following procedure is completed successfully.</p> <p>Member States or the administrative authority shall send to the Commission information on the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the limited derogation(s) envisaged, — the imperative reasons underlying the limited derogation envisaged, — the alternative risk-reduction measures which are to be used or reinforced in order to ensure at least 			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>an equivalent level of safety, including proof therefor in the form of an analysis of relevant risks. The Commission shall transmit any request for a limited derogation to the Member States as soon as possible, and in any case within one month of receipt.</p> <p>If, within a period of three months after receipt of the request by the Commission, neither the Commission nor a Member State formulates objections, the limited derogation shall be deemed granted and the Commission shall inform all Member States accordingly. If objections are expressed, the Commission shall make a proposal in accordance with the procedure referred to in Article 17(2). Where the decision is negative, the limited derogation shall not be allowed.</p>					
a.I 1.2.2.	<p>1.2.2. In order to provide a unified interface in all tunnels to which this Directive applies, no derogation from the requirements of the following paragraphs shall be allowed regarding the design of the safety facilities at the disposal of the tunnel users (emergency stations, signs, lay-bys, emergency exits, radio re-broadcasting when required).</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о пугевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
a.I 1.3.1	<p>1.3. Traffic volume</p> <p>1.3.1. Where ‘traffic volume’ is mentioned in this Annex, it refers to the annual average daily traffic through a tunnel per lane. For the purpose of determining the traffic volume, each motor vehicle shall be counted as one unit.</p>	02. 2.1.4)	саобраћајно оптерећење је просечан годишњи дневни саобраћај (ПГДС) кроз тунел по саобраћајној траци на дан, рачунајући свако моторно возило као једну јединицу;	ПУ		
a.I 1.3.2	<p>1.3.2. Where the number of heavy goods vehicles over 3,5 tonnes exceeds 15 % of the annual average daily traffic, or seasonal daily traffic significantly exceeds the annual average daily traffic, the</p>	02.7.	У случају да број теретних возила, чија укупна маса прелази 3,5 тоне, прелази 15% просечног годишњег дневног саобраћаја или када просечан сезонски дневни саобраћај прелази	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	additional risk will be assessed and taken into account by increasing the traffic volume of the tunnel for the application of the following paragraphs.		просечни годишњи дневни саобраћај за више од 50% спроводи се анализа ризика у складу са чланом 5. овог правилника.			
a.I 2.1	<p>2. Infrastructure measures</p> <p>2.1. Number of tubes and lanes</p> <p>2.1.1. The main criteria for deciding whether to build a single or a twin-tube tunnel shall be projected traffic volume and safety, taking into account aspects such as the percentage of heavy goods vehicles, gradient and length.</p> <p>2.1.2. In any case, where, for tunnels at the design stage, a 15-year forecast shows that the traffic volume will exceed 10 000 vehicles per day per lane, a twin-tube tunnel with unidirectional traffic shall be in place at the time when this value will be exceeded.</p> <p>2.1.3. With the exception of the emergency lane, the same number of lanes shall be maintained inside and outside the tunnel. Any change in the number of lanes shall occur at a sufficient distance in front of the tunnel portal; this distance shall be at least the distance covered in 10 seconds by a vehicle travelling at the speed limit. When geographic circumstances prevent this, additional and/or reinforced measures shall be taken to enhance safety.</p>	02.8.	<p>Инфраструктурне мере</p> <p>За тунеле, код којих ће очекивано саобраћајно оптерећење бити веће од 10.000 возила по саобраћајној траци на дан у периоду од 15 година, планира се изградња две тунелске цеви с једносмерним саобраћајем.</p> <p>Број саобраћајних трака, осим зауставне траке, мора у тунелу и ван тунела бити исти.</p> <p>Измена броја трака врши се на удаљености од портала тунела, која мора бити најмање једнака растојању које возило које се креће највећом дозвољеном брзином пређе за 10 секунди.</p> <p>У случају да географски услови не омогућавају измену броја трака у складу са ставом 3. овог члана, предузимају се додатне и/или појачане мере ради повећања безбедности саобраћаја.</p> <p>Улазни простор тунела обликује се на начин да онемогући налет возила на портал тунела.</p> <p>Ширина саобраћајних трака у тунелу мора бити иста као и ширина саобраћајних трака на делу пута испред и иза тунела.</p>	ПУ		Додати су строжији услови који се односе облик улаза у тунел и на ширину саобраћајних трака
a.I 2.2.	<p>2.2. Tunnel geometry</p> <p>2.2.1. Special consideration shall be given to safety when designing the crosssectional geometry and the horizontal and vertical alignment of a tunnel and its access roads, as these parameters have a significant influence on the probability and severity of accidents.</p>	02.9.	<p>Геометрија тунела</p> <p>У новим тунелима није дозвољен уздужни нагиб већи од 5%, осим ако због географских услова није могуће друго решење.</p> <p>У тунелима с уздужним нагибом већим од 3%, на основу анализе ризика предузимају се додатне и/или појачане мере да би се повећала</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>2.2.2. Longitudinal gradients above 5 % shall not be permitted in new tunnels, unless no other solution is geographically possible.</p> <p>2.2.3. In tunnels with gradients higher than 3 %, additional and/or reinforced measures shall be taken to enhance safety on the basis of a risk analysis.</p> <p>2.2.4. Where the width of the slow lane is less than 3,5 metres and heavy goods vehicles are allowed, additional and/or reinforced measures shall be taken to enhance safety on the basis of a risk analysis.</p>		<p>безбедност саобраћаја.</p> <p>Ако је ширина траке за спора возила мања од 3,5 m, а дозвољен је саобраћај тешким теретним возилима, на основу анализе ризика предузимају се додатне и/или појачане мере.</p>			
<p>a.I 2.3.1-2.</p>	<p>2.3. Escape routes and emergency exits</p> <p>2.3.1. In new tunnels without an emergency lane, emergency walkways, elevated or not, shall be provided for use by tunnel users in the event of a breakdown or an accident. This provision does not apply if the construction characteristics of the tunnel do not allow it or allow it only at disproportional cost and the tunnel is unidirectional and is equipped with a permanent surveillance and lane closure system.</p> <p>2.3.2. In existing tunnels where there is neither an emergency lane nor an emergency walkway, additional and/or reinforced measures shall be taken to ensure safety.</p>	<p>02. 10.1-3.</p>	<p>Стазе и излази за случај опасности</p> <p>У новим тунелима који немају зауставну траку, обезбеђују се стазе за случајеве опасности које се користе у случају квара или незгоде. Одредба става 1. овог члана не примењује се ако конструктивне карактеристике тунела то не допуштају, или ако допуштају само уз несразмерне трошкове, а тунел је намењен одвијању једносмерног саобраћаја и опремљен системом сталног видео надзора и системом за затварање трака.</p> <p>У постојећим тунелима који немају зауставну траку и стазе за случајеве опасности, на основу анализе ризика, предузимају се додатне и/или појачане мере ради повећања безбедности саобраћаја.</p>	<p>ПУ</p>		
<p>a.I 2.3.3-6</p>	<p>2.3.3. Emergency exits allow tunnel users to leave the tunnel without their vehicles and reach a safe place in the event of an accident or a fire and also provide access on foot to the tunnel for emergency services.</p> <p>Examples of such emergency exits are:</p> <ul style="list-style-type: none"> — direct exits from the tunnel to the outside, — cross-connections between tunnel tubes, — exits to an emergency gallery, 	<p>02. 10.4-6.</p>	<p>Излазима за случај опасности сматрају се излази који корисницима морају омогућити напуштање тунела без возила и одлазак на сигурно место у случају пожара или незгоде, као и приступ тунелу пешице за хитне службе, а нарочито:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) директни излази из тунела у спољашњи простор; 2) попречни пролази између тунелских цеви; 	<p>ПУ</p>		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>— shelters with an escape route separate from the tunnel tube.</p> <p>2.3.4. Shelters without an exit leading to escape routes to the open shall not be built.</p> <p>2.3.5. Emergency exits shall be provided if an analysis of relevant risks, including how far and how quickly smoke travels under local conditions, shows that the ventilation and other safety provisions are insufficient to ensure the safety of road users.</p> <p>2.3.6. In any event, in new tunnels, emergency exits shall be provided where the traffic volume is higher than 2 000 vehicles per lane.</p>		<p>3) излази на галерију за случај опасности;</p> <p>4) попречни излази у сервисну цев;</p> <p>5) склоништа с излазним путем на безбедан простор који је одвојен од тунелске цеви.</p> <p>Излази за случај опасности изводе се и ако анализа ризика, укључујући и параметар о раздаљини и брзини ширења дима у тунелу, показује да вентилација и друге сигурносне мере нису довољна гаранција за безбедност корисника тунела.</p> <p>У новим тунелима изводе се излази за случај опасности, ако је саобраћајно оптерећење веће од 2.000 возила по саобраћајној траци на дан.</p>			
<p>a.I</p> <p>2.3.7-9</p>	<p>2.3.7. In existing tunnels longer than 1 000 metres, with a traffic volume higher than 2 000 vehicles per lane, the feasibility and effectiveness of the implementation of new emergency exits shall be evaluated.</p> <p>2.3.8. Where emergency exits are provided, the distance between two emergency exits shall not exceed 500 metres.</p> <p>2.3.9. Appropriate means, such as doors, shall be used to prevent smoke and heat from reaching the escape routes behind the emergency exit, so that the tunnel users can safely reach the outside and the emergency services can have access to the tunnel.</p>	<p>02.</p> <p>10.7-10.</p>	<p>У постојећим тунелима чија је дужина већа од 1.000 m, а саобраћајно оптерећење веће од 2.000 возила по саобраћајној траци на дан, анализом ризика оцењују се изводљивост и ефекти изградње нових излаза у случају опасности.</p> <p>Удаљеност између два излаза за случај опасности не може бити већа од 500 m.</p> <p>Ради спречавања продора дима и топлоте у евакуационе путеве иза излаза у случају опасности, користе се грађевинске конструкције отпорне на пожар, укључујући и врата отпорна на пожар, исте отпорности на пожар као и конструкција тунела.</p> <p>Склоништа се граде с излазима за евакуацију према отвореном простору.</p>	<p>ПУ</p>		
<p>a.I</p> <p>2.4</p>	<p>2.4. Access for emergency services</p> <p>2.4.1. In twin-tube tunnels where the tubes are at the same level or nearly, cross-connections suitable for the use of emergency services shall be provided at least every 1 500 metres.</p> <p>2.4.2. Wherever geographically possible, crossing</p>	<p>02.</p> <p>11.1-2.</p>	<p>У тунелу с две тунелске цеви или са сервисном тунелском цеву, изводе се попречне везе погодне за пролазак возила хитних служби и евакуацију корисника тунела, на размацама не већим од 1.500 m које се затварају грађевинским конструкцијама, укључујући и врата отпорна на пожар, исте отпорности на пожар као и</p>	<p>ПУ</p>		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	of the central reserve (median strip) shall be made possible outside each portal of a twin- or multi-tube tunnel. This measure will allow emergency services to gain immediate access to either tube.		<p>конструкција тунела.</p> <p>Увек када је то географски могуће, изван тунела са две или више тунелских цеви омогућује се пролаз кроз разделну ограду (разделни појас) да би се службама за хитне интервенције обезбедио прилаз свакој тунелској цеви.</p>			
<p>a.I</p> <p>2.5</p>	<p>2.5. Lay-bys</p> <p>2.5.1. For new bi-directional tunnels longer than 1 500 metres where traffic volume is higher than 2 000 vehicles per lane, lay-bys shall be provided at distances which do not exceed 1 000 metres, if emergency lanes are not provided.</p> <p>2.5.2. In existing bi-directional tunnels longer than 1 500 m with a traffic volume higher than 2 000 vehicles per lane but no emergency lane, the feasibility and effectiveness of the implementation of lay-bys shall be evaluated.</p> <p>2.5.3. If the construction characteristics of the tunnel do not allow it or allow it only at disproportionate cost, lay-bys do not have to be provided if the total tunnel width which is accessible to vehicles, excluding elevated parts and normal traffic lanes, is at least equal to the width of one normal traffic lane.</p> <p>2.5.4. Lay-bys shall include an emergency station.</p>	<p>02.</p> <p>12.</p>	<p>Зауставне површине</p> <p>У новом тунелу са двосмерним током саобраћаја дужине веће од 1.500 m и саобраћајног оптерећења већег од 2.000 возила по саобраћајној траци на дан, изводе се зауставне површине на међусобној удаљености од највише 1.000 m у случају када не постоји зауставна трака.</p> <p>У постојећем тунелу са двосмерним током саобраћаја дужине веће од 1.500 m и саобраћајног оптерећења већег од 2.000 возила по саобраћајној траци на дан, у којима нема зауставних трака, мора се оценити изводљивост и ефикасност примене зауставних површина.</p> <p>Зауставне површине се не изводе ако су испуњени следећи услови:</p> <p>1) када конструктивне карактеристике тунела не дозвољавају, или дозвољавају уз несразмерне трошкове;</p> <p>2) ако је укупна ширина дела тунела у који возила имају приступ, не рачунајући уздигнуте делове и нормалне саобраћајне траке, једнака најмање ширини једне нормалне саобраћајне траке.</p> <p>На почетку зауставне површине, у смеру вожње, изводе се станице за случај опасности.</p>	<p>ПУ</p>		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
a.I 2.6	<p>2.6. Drainage</p> <p>2.6.1. Where the transport of dangerous goods is permitted, the drainage of flammable and toxic liquids shall be provided for through well-designed slot gutters or other measures within the tunnel cross sections. Additionally, the drainage system shall be designed and maintained to prevent fire and flammable and toxic liquids from spreading inside tubes and between tubes.</p> <p>2.6.2. If in existing tunnels that requirement cannot be met or can be met only at disproportionate cost, this shall be taken into consideration when deciding whether to allow the transport of dangerous goods on the basis of an analysis of relevant risks.</p>	02. 13.	<p>Одвођење течности</p> <p>У случају да је у тунелу дозвољен транспорт опасног терета, систем одвођења течности са коловоза мора да обезбеди одвођење запаљивих и отровних течности са коловоза и да онемогући ширење пожара, отровних и других гасова и дима кроз одводне цеви унутар тунелске цеви и између две тунелске цеви. Разливане запаљиве и отровне течности сакупљају се у посебно изграђеним сепараторима, где се одвајају од осталих вода.</p> <p>Ако се у постојећим тунелима не могу спровести мере из става 1. овога члана, анализом ризика ће се проценити да ли је транспорт опасног терета у тим тунелима дозвољен.</p>	ПУ		
a.I 2.7	<p>2.7. Fire resistance of structures</p> <p>The main structure of all tunnels where a local collapse of the structure could have catastrophic consequences, e.g. immersed tunnels or tunnels which can cause the collapse of important neighbouring structures, shall ensure a sufficient level of fire resistance.</p>	02. 14.	<p>Отпорност тунелске конструкције на пожар</p> <p>Конструкција тунела (облога) мора да има отпорност на пожар у складу са прописима којима се уређује заштита од пожара.</p>	ПУ		
a.I 2.8	<p>2.8. Lighting</p> <p>2.8.1. Normal lighting shall be provided so as to ensure appropriate visibility day and night for drivers in the entrance zone as well as in the interior of the tunnel.</p> <p>2.8.2. Safety lighting shall be provided to allow a minimum visibility for tunnel users to evacuate the tunnel in their vehicles in the event of a breakdown of the power supply.</p> <p>2.8.3. Evacuation lighting, such as evacuation</p>	02. 15.	<p>Расвета</p> <p>Расвета се изводи на начин да омогући одговарајућу видљивост дању и ноћу у улазно/излазним зонама тунела, као и у њиховој унутрашњости.</p> <p>У случају квара напајања електричном енергијом, изводи се сигурносна расвета, којом се омогућава минимална видљивост корисницима док улазе, односно напуштају тунел у возилима.</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	marker lights, at a height of no more than 1,5 metres, shall be provided to guide tunnel users to evacuate the tunnel on foot, in the event of emergency.		Расвета за евакуацију лица из тунела поставља се на висини од највише 1,5 m тако да обезбеђује довољну видљивост.			
a.I 2.9	<p>2.9. Ventilation</p> <p>2.9.1. The design, construction and operation of the ventilation system shall take into account:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the control of pollutants emitted by road vehicles, under normal and peak traffic flow, — the control of pollutants emitted by road vehicles where traffic is stopped due to an incident or an accident, — the control of heat and smoke in the event of a fire. <p>2.9.2. A mechanical ventilation system shall be installed in all tunnels longer than 1 000 metres with a traffic volume higher than 2 000 vehicles per lane.</p> <p>2.9.3. In tunnels with bi-directional and/or congested unidirectional traffic, longitudinal ventilation shall be allowed only if a risk analysis according to Article 13 shows it is acceptable and/or specific measures are taken, such as appropriate traffic management, shorter emergency exit distances, smoke exhausts at intervals.</p> <p>2.9.4. Transverse or semi-transverse ventilation systems shall be used in tunnels where a mechanical ventilation system is necessary and longitudinal ventilation is not allowed under point 2.9.3. These systems must be capable of evacuating smoke in the event of a fire.</p> <p>2.9.5. For tunnels with bi-directional traffic, with a traffic volume higher than 2 000 vehicles per lane, longer than 3 000 metres and with a control</p>	02. 16.	<p>Вентилација</p> <p>Механички систем вентилације поставља се у тунелу дужем од 1.000 m са саобраћајним оптерећењем већим од 2.000 возила по саобраћајној траци на дан.</p> <p>У тунелу с двосмерним и/или загушеним једносмерним саобраћајем дозвољена је уздужна вентилација само ако анализа ризика покаже да је она прихватљива и/или ако су предузете посебне мере, као што је одговарајуће управљање саобраћајем, краћи размаци између излаза за случај опасности, одвод дима у појединим деоницама тунела и др.</p> <p>Попречни или полупопречни систем вентилације који одводи дим у случају пожара, користи се у тунелу у којем је потребан механички систем вентилације, уз услов да је анализом ризика из става 2. овог члана доказана неприхватљивост уздужне вентилације.</p> <p>За тунел дужи од 3.000 m, с двосмерним саобраћајем и саобраћајним оптерећењем већим од 2.000 возила по саобраћајној траци на дан, који има контролни центар и попречну и/или полупопречну вентилацију, у погледу вентилације предузимају се следеће мере:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) постављају се жалузине за одвод ваздуха и дима из тунела које се могу аутоматски активирати појединачно или групно; 2) стално се прати уздужна брзина ваздуха и, у 	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	centre and transverse and/or semi-transverse ventilation, the following minimum measures shall be taken as regards ventilation: — air and smoke extraction dampers shall be installed which can be operated separately or in groups, — the longitudinal air velocity shall be monitored constantly and the steering process of the ventilation system (dampers, fans, etc.) adjusted accordingly.		складу с њом, подешава се вентилациони систем (одводне жалузине, вентилатори и сл.).			
a.I. 2.10.1	2.10. Emergency stations 2.10.1. Emergency stations are intended to provide various items of safety equipment, in particular emergency telephones and extinguishers, but are not intended to protect road users from the effects of fire.	02. 17.3	Станице за случај опасности Ако је станица за случај опасности одвојена вратима од тунела, на уочљивом месту станице за случај опасности поставља се табла с натписом на више језика, а нарочито на српском, енглеском, немачком и француском, која упозорава кориснике да простор не обезбеђује заштиту од пожара, и који гласи: "ОВО ПОДРУЧЈЕ НЕ ПРУЖА ЗАШТИТУ ОД ПОЖАРА Следите саобраћајне знакове за излаз у случају опасности".	ПУ		
a.I. 2.10.2	2.10.2. Emergency stations can consist of a box on the sidewall or preferably a recess in the sidewall. They shall be equipped with at least an emergency telephone and two fire extinguishers.	02. 17.2	Станице за случај опасности садрже најмање један телефон за случај опасности и два против-пожарна апарата.	ПУ		
a.I. 2.10.3	2.10.3. Emergency stations shall be provided near the portals and inside at intervals which for new tunnels shall not exceed 150 metres and which in existing tunnels shall not exceed 250 metres.	02. 17.1	Станице за случај опасности изводе се као кутије или удубљења у бочном зиду, а смештају се близу портала тунела са спољашње стране и унутар тунела, на међусобној удаљености која код нових тунела не може бити већа од 150 m, а у постојећим тунелима не већа од 250 m.	ПУ		
a.I.	2.11. Water supply A water supply shall be provided for all tunnels. Hydrants shall be provided near the portals and	02. 18.	Снабдевање водом Сви тунели морају да буду снабдевени довољном количином воде путем хидранта или	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
2.11	inside at intervals which shall not exceed 250 metres. If a water supply is not available, it is mandatory to verify that sufficient water is provided otherwise.		на други одговарајући начин. Хидранти се постављају близу улаза у тунел и унутар тунела, на међусобној удаљености највише до 250 метара.			
a.I 2.12	2.12. Road signs Specific signs shall be used for all safety facilities provided for tunnel users. Signs and panels for use in tunnels are given in Annex III.	2.31-32	Станица за случај опасности означава се знаком обавештења којим се истиче опрема из члана 17. став 2. овог правилника која је доступна корисницима пута. Изглед знакова из става 1. овог члана дат је у Прилогу 2. – Саобраћајни знакови којима се истиче опрема за станице за случај опасности, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део. Изглед знакова за означавање зауставних површина дат је у Прилогу 3. – Саобраћајни знакови за означавање зауставних површина, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
a.I 2.13	2.13. Control centre 2.13.1. A control centre shall be provided for all tunnels longer than 3 000 metres with a traffic volume higher than 2 000 vehicles per lane. 2.13.2. Surveillance of several tunnels may be centralised at a single control centre.	02. 19.	Контролни центар У тунелу дужине веће од 3.000 m са саобраћајним оптерећењем већим од 2.000 возила по саобраћајној траци на дан обезбеђује се контролни центар. Један контролни центар може да обавља надзор над више тунела.	ПУ		
a.I 2.14	2.14. Monitoring systems 2.14.1. Video monitoring systems and a system able to automatically detect traffic incidents (such as stopping vehicles) and/or fires shall be installed in all tunnels with a control centre. 2.14.2. Automatic fire-detection systems shall be installed in all tunnels which do not have a control centre where the operation of mechanical ventilation for smoke control is different from the	02. 20.	Систем праћења У тунелу који има контролни центар, постављају се видео системи за праћење и системи за аутоматско откривање саобраћајних незгода. У тунелу који нема контролни центар, а код којег је рад механичке вентилације за контролу дима различит од аутоматског рада вентилације	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	automatic operation of ventilation for the control of pollutants.		за контролу загађивача, постављају се аутоматски системи за откривање пожара.			
a.I 2.15	<p>2.15. Tunnel-closing equipment</p> <p>2.15.1. In all tunnels longer than 1 000 metres, traffic signals shall be installed before the entrances so that the tunnel can be closed in case of an emergency. Additional means, such as variable message signs and barriers, can be provided to ensure that instructions are obeyed.</p> <p>2.15.2. Inside all tunnels longer than 3 000 metres, with a control centre and a traffic volume higher than 2 000 vehicles per lane, equipment to stop vehicles in the event of an emergency is recommended at intervals not exceeding 1 000 metres. This equipment shall consist of traffic signals and possibly additional means, such as loudspeakers, variable message signs and barriers.</p>	02. 21.	<p>Опрема за затварање тунела</p> <p>Испред улаза у тунел дужине веће од 1.000 m поставља се уређај за давање светлосних саобраћајних знакова (семафор) тако да се тунел може затворити у случају опасности.</p> <p>Испред улаза у тунел може се поставити и додатна опрема за затварање тунела, као што су саобраћајни знакови са изменљивим садржајем порука и браници.</p> <p>Тунел дужи од 3.000 m који има контролни центар и саобраћајно оптерећење веће од 2.000 возила по саобраћајној траци на дан, мора да има опрему за заустављање возила у случају опасности на размацама не већим од 1.000 m.</p> <p>Опрему за заустављање возила у случају опасности чине уређаји за давање светлосних саобраћајних знакова и додатна средства као што су звучници, знакови са изменљивим садржајем порука и браници.</p>	ПУ		
a.I 2.16	<p>2.16. Communication systems</p> <p>2.16.1. Radio re-broadcasting equipment for emergency service use shall be installed in all tunnels longer than 1 000 metres with a traffic volume higher than 2 000 vehicles per lane.</p> <p>2.16.2. Where there is a control centre, it must be possible to interrupt radio rebroadcasting of channels intended for tunnel users, if available, in order to give emergency messages.</p>	02. 22.	<p>Комуникациони системи</p> <p>У тунелу дужине веће од 1.000 m и саобраћајним оптерећењем већим од 2.000 возила по саобраћајној траци на дан, уграђује се опрема за двосмерну радио-комуникацију коју користе службе за хитне интервенције.</p> <p>У тунелу који има контролни центар мора да постоји могућност прекида радио емитовања канала намењених корисницима тунела, ради саопштавања хитних обавештења.</p> <p>Евакуациони путеви и остала места у тунелу на</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	2.16.3. Shelters and other facilities where evacuating tunnel users must wait before they can reach the outside shall be equipped with loudspeakers for the provision of information to users.		којима корисници тунела чекају евакуацију на отворен простор, опремају се звучницима ради давања информација.			
a.I 2.17	2.17. Power supply and electrical circuits 2.17.1. All tunnels shall have an emergency power supply capable of ensuring the operation of safety equipment indispensable for evacuation until all users have evacuated the tunnel. 2.17.2. Electrical, measurement and control circuits shall be designed in such a way that a local failure, such as one due to a fire, does not affect unimpaired circuits.	02. 23.	Снабдевање електричном енергијом и електрична кола Инсталације за напајање тунела електричном енергијом из електродистрибутивне мреже морају да буду изграђене на такав начин да у случају опасности омогуће рад безбедносне опреме тунела потребне за успешну евакуацију и затварање тунела. Електрична, мерна, регулациона и контролна кола пројектују се тако да квар на електричној мрежи и квар због пожара не утичу на неопштећена електрична кола.	ПУ		
a.I 2.18	2.18. Fire resistance of equipment The level of fire resistance of all tunnel equipment shall take into account the technological possibilities and aim at maintaining the necessary safety functions in the event of a fire.	02. 24.	Отпорност опреме на пожар Ниво отпорности целокупне тунелске опреме на пожар мора да буде у складу са отпорношћу грађевинске конструкције тунела на пожар, узимајући у обзир технолошке могућности, а у циљу успостављања потребних безбедносних функција у случају пожара.	ПУ		
a.I 2.19	2.19. Table displaying informative summary of minimum requirements The table set out hereafter gives a summary of the minimum requirements laid down in the previous paragraphs. The minimum requirements are those set out in the operative text of this Annex.	02. 4.4.	Инфраструктурне мере из става 1. овог члана дате су у Прилогу 1. - Инфраструктурне мере које се односе на тунеле, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.	ПУ		
a.I 3.1	3. Measures concerning operations 3.1. Operating means Tunnel operation shall be organised and dispose of	02. 25.1.	Мере које се односе на коришћење тунела Коришћење тунела се организује на начин који обезбеђује непрекидно и безбедно одвијање	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	such means as will ensure the continuity and safety of the traffic through the tunnel. The personnel involved in the operation as well as the emergency services shall receive appropriate initial and continuing training.		саобраћаја кроз тунел. Лица која раде у тунелу, укључујући и припаднике хитних служби, стално се оспособљавају за обављање својих послова.			
a.I 3.2	3.2. Emergency planning Emergency response plans shall be available for all tunnels. In tunnels starting and finishing in different Member States, a single bi-national emergency response plan shall involve the two countries.	02. 25.3.	План хитних интервенција израђује се за све тунеле. У тунелу који почиње или се завршава изван територије Републике Србије, израђује се један план хитних интервенција за обе државе.	ПУ		
a.I 3.3	3.3. Works in tunnels Complete or partial closure of lanes due to construction or maintenance works planned in advance shall always begin outside the tunnel. Variable message signs, traffic signals and mechanical barriers may be used for this purpose.	02. 25.4.	Потпуно или делимично затварање саобраћајних трака због планираних грађевинских радова или радова на редовном одржавању увек почиње изван тунела, при чему се користи саобраћајна сигнализација и опрема у складу са прописом којим се уређује саобраћајна сигнализација.	ПУ		
a.I 3.4	3.4. Management of accidents and incidents In the event of a serious accident or incident, all appropriate tunnel tubes shall be closed immediately to traffic. This shall be done by simultaneous activation not only of the abovementioned equipment before the portals, but also of variable message signs, traffic signals and mechanical barriers inside the tunnel, if available, so that all the traffic can be stopped as soon as possible outside and inside the tunnel. Tunnels of less than 1000 metres may be closed by other means. Traffic shall be managed in such a way that unaffected vehicles can quickly leave the tunnel.	02. 25.5-6	У случају опасности у тунелу све тунелске цеви се одмах затварају за саобраћај. Затварање из става 4. овог члана је потребно извршити активирањем опреме испред портала тунела, као и знакова са изменљивим садржајем порука, уређаја за давање светлосних саобраћајних знакова и браника у тунелу, тако да се саобраћај у тунелу и изван њега што брже заустави.	ПУ		
a.I	The access time for emergency services in the event of an incident in a tunnel shall be as short as	02.	Време приступа хитних служби у случају опасности у тунелу мора бити што краће и мора	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
3.4	possible and shall be measured during periodic exercises. In addition, it may be measured during incidents. In major bidirectional tunnels with high traffic volumes, a risk analysis in accordance with Article 13 shall establish whether emergency services shall be stationed at the two extremities of the tunnel.	25.2.	бити мерено за време периодичних вежби и конкретних опасности. За двосмерне тунеле са великим саобраћајним оптерећењем, анализом ризика се утврђује да ли ће хитне службе бити смештене у близини тунела или на оба краја тунела.			
a.I 3.5	3.5. Activity of the control centre For all tunnels requiring a control centre, including those starting and finishing in different Member States, a single control centre shall have full control at any given time.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
a.I 3.6	3.6. Tunnel closure In the event of tunnel closure (long or short-term), users shall be informed of the best alternative itineraries, by means of easily accessible information systems. Such alternative itineraries shall form part of systematic contingency plans. They should aim to maintain traffic flow as much as possible and minimise secondary safety effects on the surrounding areas. Member States should make all reasonable efforts to avoid a situation in which a tunnel located on the territory of two Member States can not be used due to the consequences of bad weather conditions.	02. 26.	У случају затварања тунела корисници тунела морају да буду обавештени, путем доступних средстава за обавештавање о оптималним алтернативним правцима. Алтернативни правци су део плана хитних интервенција у случају затварања тунела.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
a.I 3.7	3.7. Transport of dangerous goods The following measures shall be applied concerning access to tunnels for vehicles transporting dangerous goods, as defined in the relevant European legislation regarding the transport of dangerous goods by road: — perform a risk analysis in accordance with Article 13 before the regulations and requirements regarding the transportation of dangerous goods	02.27.	Транспорт опасног терета у тунелу При транспорту опасног терета кроз тунел примењују се прописи којима се уређује транспорт опасног терета и предузимају се следеће мере: 1) израда анализе ризика пре дефинисања услова и начина транспорта опасних терета кроз тунеле; 2) постављање одговарајућих саобраћајних	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>through a tunnel are defined or modified, — place appropriate signs to enforce the regulation before the last possible exit before the tunnel and at tunnel entrances, as well as in advance so as to allow drivers to choose alternative routes, — consider specific operating measures designed to reduce the risks related to some or all of the vehicles transporting dangerous goods in tunnels, such as declaration before entering or passage in convoys escorted by accompanying vehicles, on a case by case basis further to the aforementioned risk analysis.</p>		<p>знакова на улазима у тунел, односно пре тунела на довољној удаљености, како би се возачима омогућио избор алтернативних праваца; 3) утврђивање посебних оперативних мера чија је сврха смањење ризика приликом транспорта опасног терета у тунелу.</p>			
a.I 3.8	<p>3.8. Overtaking in tunnels A risk analysis shall be carried out in order to decide whether heavy goods vehicles should be allowed to overtake in tunnels with more than one lane in each direction.</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
a.I 3.9.1-2	<p>3.9. Distances between vehicles and speed The appropriate speed of vehicles and the safe distance between them are especially important in tunnels and shall be given close attention. This shall include advising tunnel users of appropriate speeds and distances. Enforcement measures shall be initiated as appropriate. Road users driving passenger cars should under normal conditions maintain a minimum distance from the vehicle in front of them equivalent to the distance travelled by a vehicle in two seconds. For heavy goods vehicles this distance should be doubled.</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
a.I 3.9.3	When traffic stops in a tunnel, road users should maintain a minimum distance of five metres from the vehicle in front, except if this is not possible due to an emergency stop.	02.28.	Безбедно растојање између возила У случају заустављања саобраћаја у тунелу, безбедно растојање између возила је најмање 5 m, осим ако то није могуће због хитног заустављања.	ПУ		
a.I.4	4. Information campaigns Information campaigns regarding safety in tunnels shall be regularly organised and implemented in conjunction with interested parties on the basis of the harmonised work of international organisations. These information campaigns shall cover the correct behaviour of road users when approaching and driving through tunnels, especially in connection with vehicle breakdown, congestion, accidents and fires. Information on the safety equipment available and proper road user behaviour in tunnels shall be provided in convenient places for tunnel users (for example at rest areas before tunnels, at tunnel entrances when the traffic is stopped or on the Internet).			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
Annex II 1.	Approval of the design, safety documentation, commissioning of a tunnel, modifications and periodic exercises 1. Approval of the design 1.1. The provisions of this Directive shall be applied from the preliminary design stage onward. 1.2. Before any construction work begins, the Tunnel Manager shall compile the safety documentation described under points 2.2 and 2.3 for a tunnel at the design stage and shall consult the Safety Officer. The Tunnel Manager shall submit the safety documentation to the Administrative Authority and attach the opinion of the Safety Officer, and/or of the			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Inspection Entity when available. 1.3. The design, as appropriate, shall be approved by the responsible authority, which shall inform the Tunnel Manager and the Administrative Authority of its decision.					
a.П. 2.1-3.	2. Safety documentation 2.1. The Tunnel Manager shall compile safety documentation for each tunnel and keep it permanently up-to-date. He shall provide a copy of the safety documentation to the Safety Officer. 2.2. The safety documentation shall describe the preventive and safeguard measures needed to ensure the safety of users, taking into account people with reduced mobility and disabled people, the nature of the route, the configuration of the structure, its surroundings, the nature of the traffic and the scope for action by the emergency services defined in Article 2 of the Directive. 2.3. In particular, the safety documentation for a tunnel at the design stage shall include: – a description of the planned structure and access to it, together with the plans necessary for understanding its design and anticipated operating arrangements, – a traffic forecast study specifying and justifying the conditions expected for the transport of dangerous goods, together with the risk analysis requested by point 3.7 of Annex I, – a specific hazard investigation describing possible accidents which clearly affect safety of road users in tunnels which might occur during the operating stage and the nature and magnitude of their possible consequences; this investigation must specify and substantiate measures for reducing the likelihood of accidents and their consequences,			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	– an opinion on safety from an expert or organisation specialising in this field, which could be the Inspection Entity.					
a.П. 2.4	<p>2.4. The safety documentation for a tunnel which is at the commissioning stage shall include in addition to the documentation required at the design stage:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a description of the organisation, human and material resources and instructions specified by the Tunnel Manager to ensure operation and maintenance of the tunnel, – an emergency response plan drawn up jointly with the emergency services which also takes into account people with reduced mobility and disabled people, – a description of the system of permanent feedback of experience through which significant incidents and accidents can be recorded and analysed. <p>2.5. The safety documentation for a tunnel which is in operation shall include in addition to the documentation required at the commissioning stage:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a report and analysis on significant incidents and accidents, which have taken place since the entry into force of this Directive, – a list of the safety exercises carried out and an analysis of the lessons learned from them. 			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
a.П.3	<p>3. Commissioning</p> <p>3.1. The initial opening of a tunnel to public traffic shall be subject to authorisation by the Administrative Authority (commissioning) in accordance with the following procedure.</p> <p>3.2. This procedure also applies to the opening of a tunnel to public traffic after any major change in construction or operation or any substantial modification work on the tunnel which might significantly alter any of the constituent</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>components of the safety documentation.</p> <p>3.3. The Tunnel Manager shall transmit the safety documentation mentioned in point 2.4 to the Safety Officer, who shall give his opinion on the opening of the tunnel to public traffic.</p> <p>3.4. The Tunnel Manager shall forward this safety documentation to the Administrative Authority, and shall attach the opinion of the Safety Officer. The Administrative Authority shall decide whether or not to authorise the opening of the tunnel to public traffic, or whether to do so with restrictive conditions, and shall notify this to the Tunnel Manager.</p> <p>A copy of this decision shall be forwarded to the emergency services.</p>					
a.И.4	<p>4. Modifications</p> <p>4.1. For any substantial modification in the structure, equipment or operation, which might significantly alter any of the constituent components of the safety documentation, the Tunnel Manager shall ask for a new authorisation of operation following the procedure described under point 3).</p> <p>4.2. The Tunnel Manager shall inform the Safety Officer of any other change in construction and operation. Furthermore, prior to any modification work on the tunnel, the Tunnel Manager shall provide the Safety Officer with documentation detailing the proposals.</p> <p>4.3. The Safety Officer shall examine the consequences of the modification and in any event give his opinion to the Tunnel Manager, who shall send a copy to the administrative authority and to the emergency services.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о пугевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
a.II.5	<p>5. Periodic exercises</p> <p>The Tunnel Manager and the emergency services shall, in cooperation with the Safety Officer, organise joint periodic exercises for tunnel staff and the emergency services.</p> <p>Exercises:</p> <ul style="list-style-type: none"> – should be as realistic as possible and should correspond to the defined incident scenarios, – should yield clear evaluation results, – should prevent any damage to the tunnel, – may also, in part, be conducted as table top or computer simulation exercises for complementary results. <p>(a) Full scale exercises under conditions that are as realistic as possible shall be conducted in each tunnel at least every four years. Tunnel closure will only be required if acceptable arrangements can be made for diverting traffic. Partial and/or simulation exercises shall be conducted every year in between. In areas where several tunnels are located in close proximity to each other, a full scale exercise must be conducted in at least one of those tunnels.</p> <p>(b) The Safety Officer and the emergency services shall evaluate jointly these exercises draw up a report and make appropriate proposals.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
a.III.1	<p>Signing for tunnels</p> <p>1. General requirements</p> <p>The following are road signs and symbols to be used for tunnels. Road signs mentioned in this section are described in the Vienna Convention on Road Signs and Signals of 1968, unless otherwise specified.</p> <p>In order to facilitate international understanding of signs, the system of signs and signals prescribed in</p>	02. 29.1-2.	<p>Саобраћајна сигнализација</p> <p>Саобраћајна сигнализација и опрема за тунел, као и начин постављања мора да буде у складу са прописом којим се уређује саобраћајна сигнализација.</p> <p>Сви саобраћајни знакови и опрема који као извор напајања користе електричну енергију, морају да буду спојени на резервни извор</p>	ПУ		<p>Република Србија је ратификовала Конвенцију о саобраћајној сигнализацији.</p> <p>Такође Правилником о</p>

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	this Annex is based on the use of shapes and colours characteristic of each class of sign and, wherever possible, on the use of graphic symbols rather than words. Where Member States consider it necessary to modify the signs and symbols prescribed, the modifications made shall not alter their essential characteristics. Where Member States do not apply the Vienna Convention, the prescribed signs and symbols may be modified, provided that the modifications made shall not alter their essential intent.		напајања (УПС).			саобраћајној сигнализацији су прописани одређени знакови и графичким симболом
a.III. 1.1	1.1. Road signs shall be used to designate the following safety facilities in tunnels: — lay-bys, — emergency exits: the same sign shall be used for all kinds of emergency exits, — escape routes: the two nearest emergency exits shall be signed on the sidewalls at distances of no more than 25 metres, at a height of 1,0 to 1,5 metres above escape route level, with an indication of the distances to the exits, — emergency stations: signs to indicate the presence of emergency phones and fire extinguishers.	02. 29.3.	Саобраћајним знаковима у тунелу означавају се: 1) зауставне површине; 2) излази за случај опасности (користи се исти знак за све врсте излаза у случају опасности); 3) стазе за случај опасности; 4) станице за случај опасности (користе се знакови којима се означава постојање телефона за случај опасности и ватрогасних апарата).	ПУ		
a.III. 1.1	— escape routes: the two nearest emergency exits shall be signed on the sidewalls at distances of no more than 25 metres, at a height of 1,0 to 1,5 metres above escape route level, with an indication of the distances to the exits,	02. 33.2.	Саобраћајни знакови који означавају удаљеност излаза у случају опасности (III-86) и (III-86.1) постављају се на бочним зидовима тунела на растојању до 25 m и висини од 1 до 1,5 m изнад нивоа трасе пута за излаз у случају опасности, а означавају смер у коме се налази излаз за случај опасности и удаљеност до њега.	ПУ		
a.III. 1.2-3	1.2. Radio: In tunnels where users can receive information via	02.	На улазу у тунел у којем корисници примају обавештења путем радио пријемника	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	their radio, appropriate signs placed before the entrance shall inform users on how to receive this information. 1.3. Signs and markings shall be designed and positioned so that they are clearly visible.	29.4.	постављају се саобраћајни знакови који говоре о одговарајућем начину примања обавештења.			
а.III 2.1	2. Description of signs and panels Member States shall use appropriate signs, if necessary, in the advance warning area of the tunnel, inside the tunnel and after the end of the tunnel. When designing the signs for a tunnel, local traffic and construction conditions as well as other local conditions shall be considered. Signs according to the Vienna Convention on Road Signs and Signals shall be used, except in Member States which do not apply the Vienna Convention. 2.1. Tunnel sign The following sign shall be put at each entrance of the tunnel: Sign E11A for Road Tunnels of the Vienna Convention; The length shall be included either in the lower part of the panel or on a additional panel H2. For tunnels over 3 000 metres, the remaining length of the tunnel shall be indicated every 1 000 m. The name of the tunnel may also be indicated.	02. 29.5-6	На сваком улазу у тунел поставља се саобраћајни знак који означава назив и дужину тунела. У тунелу дужине веће од 3.000 m, преостала дужина тунела означава се на сваких 1.000 m.	ПУ		
а.III 2.2	2.2. Horizontal signing Horizontal delineation should be used at the roadside edge. In the case of bi-directional tunnels, clearly visible means should be used along the median line (single or twin) separating the two directions.	02. 30.	Ознаке на коловозу У тунелу са двосмерним саобраћајем, видљивост средишње линије која раздваја саобраћајне траке мора да буде појачана техничким средствима за побољшање видљивости (маркери, призме и сл.).	ПУ		
а.III 2.3	2.3. Signs and panels for signing of facilities Emergency stations Emergency stations shall bear informative signs,	02. 31.	Означавање станице за случај опасности Станица за случај опасности означава се знаком обавештења којим се истиче опрема из члана 17. став 2. овог правилника која је доступна	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>which shall be F signs according to the Vienna Convention and indicate the equipment available to road users, such as:</p> <p>Emergency telephone Extinguisher</p>		<p>корисницима пута.</p> <p>Изглед знакова из става 1. овог члана дат је у Прилогу 2. - Саобраћајни знакови којима се истиче опрема за станице за случај опасности, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.</p>			
<p>a.III 2.3</p>	<p>In emergency stations which are separated from the tunnel by a door, a clearly legible text, written in appropriate languages, shall indicate that the emergency station does not ensure protection in case of fire.</p> <p>An example is given below: 'THIS AREA DOES NOT PROVIDE PROTECTION FROM FIRE Follow signs to emergency exits'</p>	<p>02. 17.3.</p>	<p>Ако је станица за случај опасности одвојена вратима од тунела, на уочљивом месту станице за случај опасности поставља се табла с натписом на више језика, а нарочито на српском, енглеском, немачком и француском, која упозорава кориснике да простор не обезбеђује заштиту од пожара, и који гласи: "ОВО ПОДРУЧЈЕ НЕ ПРУЖА ЗАШТИТУ ОД ПОЖАРА Следите саобраћајне знакове за излаз у случају опасности".</p>	<p>ПУ</p>		
<p>a.III 2.3</p>	<p>Lay-bys The signs to indicate lay-bys should be E signs according to the Vienna Convention. Telephones and fire extinguishers shall be indicated by an additional panel or incorporated in the sign itself.</p>	<p>02. 32.1.</p>	<p>Зауставне површине Изглед знакова за означавање зауставних површина дат је у Прилогу 3. - Саобраћајни знакови за означавање зауставних површина, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.</p>	<p>ПУ</p>		
<p>a.III.2.3</p>	<p>Emergency exits The signs to indicate "Emergency exits" should be G signs according to the Vienna Convention. Examples are shown below: It is also necessary to sign the two nearest exits on the sidewalls. Examples are shown below.</p>	<p>02. 33.</p>	<p>Излази у случају опасности Саобраћајни знакови који означавају излаз у случају опасности (III-85) и (III-85.1) изводе се са сопственим извором светлости, а постављају се на бочне зидове непосредно код врата излаза за случај опасности и то најмање 2 m изнад висине пешачког ходника. Саобраћајни знакови који означавају удаљеност излаза у случају опасности (III-86) и (III-86.1) постављају се на бочним зидовима тунела на растојању до 25 m и висини од 1 до 1,5 m изнад нивоа трасе пута за излаз у случају опасности, а</p>	<p>ПУ</p>		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			означавају смер у коме се налази излаз за случај опасности и удаљеност до њега.			
а.Ш.2.3	<p>Lane signals These signs can be circular or rectangular</p> <p>Variable message signing Any variable message signs shall have clear indications to inform tunnel users of congestion, breakdown, accident, fire or any other hazards.</p>	02. 34-35.	<p>Ознаке возних трака Семафори за регулисање кретања возила по саобраћајним тракама постављају се изнад оса возних трака на улазу у тунел.</p> <p>Знакови са изменљивим садржајем порука Знакови са изменљивом садржином порука морају имати јасна значења којима се корисници тунела обавештавају о загушењу саобраћаја, квару, незгоди, пожару или другој опасности.</p>	ПУ		

1. Назив прописа Европске уније : Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management Директива 2008/96/ЕЗ Европског парламента и Савета од 19. новембра 2008. о управљању безбедношћу путне инфраструктуре	2. „CELEX” ознака прописа Европске уније 32008L0096
3. Овлашћени предлагач прописа - Влада Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	4. Датум израде табеле: 1. март 2018. године
5. Назив прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније: 1. Предлог закона о путевима Draft Law on roads 2. Правилник о начину регулацисања саобраћаја на путевима у зони радова („Службени гласник РС”, број 134/14) Rulebook on regulation traffic on roads in the work zone (Official gazette RS no. 134/14) 3. Правилник о саобраћајној сигнализацији („Службени гласник РС”, број 85/17) Rulebook on traffic signage (Official gazette RS no. 85/17)	6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2017-550
7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа Европске уније:	

а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа Европске уније	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност ⁴	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
1.1	<p>Subject matter and scope</p> <p>This Directive requires the establishment and implementation of procedures relating to road safety impact assessments, road safety audits, the management of road network safety and safety inspections by the Member States.</p>	01. 88.1 89.1-2	<p>Приликом одређивања за изградњу новог, односно реконструкцију постојећег државног пута I реда, управљач државног пута мора да обезбеди процену утицаја тог пута на безбедност саобраћаја на мрежи јавних путева (у даљем тексту: Процена).</p> <p>Управљач државног пута мора да обезбеди ревизију пројеката државног пута I реда са аспекта безбедносних карактеристика пута (у даљем тексту: Ревизија) за све пројекте изградње новог пута и за пројекте реконструкције постојећег пута, у свим фазама пројектовања, непосредно пре пуштања пута у експлоатацију и најкасније 6 месеци након пуштања пута у експлоатацију.</p> <p>Управљач јавног пута мора да обезбеди проверу безбедности саобраћаја на путу (у даљем тексту: Провера) и то:</p> <p>1) периодичне Провере државних путева I реда најмање једном у периоду од пет година;</p> <p>2) циљане Провере за деоница јавних путева највећег ризика, према мапи ризика путева и улица.</p>	ПУ		
1.2	This Directive shall apply to roads which are part of the trans-European road network, whether they are at the design stage, under construction or in operation.			НП	Односи се на државе чланице Европске уније које припадају Транс-европским мрежама	

⁴ Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
1.3-1.4	Member States may also apply the provisions of this Directive, as a set of good practices, to national road transport infrastructure, not included in the trans-European road network, that was constructed using Community funding in whole or in part. This Directive shall not apply to road tunnels covered by Directive 2004/54/EC.			НП	Примена Директиве у духу добре праксе.	
2.1	<p>Definitions</p> <p>For the purposes of this Directive, the following definitions shall apply:</p> <p>‘trans-European road network’ means the road network identified in Section 2 of Annex I to Decision No 1692/96/EC;</p>			НП	Односи се на државе чланице Европске уније које припадају Транс-европским мрежама	
2.2	‘competent entity’ means any public or private organization set up at national, regional or local level, involved in the implementation of this Directive by reason of its competences, including bodies designated as competent entities which existed before the entry into force of this Directive, in so far as they meet the requirements of this Directive;	01. 2.1.54)	<i>управљач јавног пута</i> је јавно предузеће, привредно друштво и други облици организовања који у складу са законом којим се уређује положај јавних предузећа могу да обављају делатност од општег интереса;	ПУ		
2.3	‘road safety impact assessment’ means a strategic comparative analysis of the impact of a new road or a substantial modification to the existing network on the safety performance of the road network;	01. 2.1.67)	<i>процена утицаја пута на безбедност саобраћаја</i> на мрежи путева јесте стратешка компаративна анализа утицаја варијанти новог или реконструисаног пута на безбедност саобраћаја на мрежи путева;	ПУ		
2.4	‘road safety audit’ means an independent detailed systematic and technical safety check relating to the design characteristics of a road infrastructure project and covering all stages from planning to early operation;	01. 2.1.68)	<i>ревизија пројекта пута</i> са аспекта безбедносних карактеристика пута је независна формална и систематска провера пројекта пута, са аспекта безбедности саобраћаја;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
2.5	‘ranking of high accident concentration sections’ means a method to identify, analyse and rank sections of the road network which have been in operation for more than three years and upon which a large number of fatal accidents in proportion to the traffic flow have occurred;	01. 90.4	Ближи пропис о начину утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места (црних тачака) доноси Министарство.	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да дефиниција буде у подзаконском акту
2.6	‘network safety ranking’ means a method for identifying, analysing and classifying parts of the existing road network according to their potential for safety development and accident cost savings;	01. 90.4	Ближи пропис о начину утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места (црних тачака) доноси Министарство.	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да дефиниција буде у подзаконском акту
2.7	‘safety inspection’ means an ordinary periodical verification of the characteristics and defects that require maintenance work for reasons of safety;	01. 2.1.69)	<i>провера безбедности саобраћаја на путу</i> је независна, формална и систематска провера елемената постојећег пута са аспекта безбедности саобраћаја;	ПУ		
2.8	‘guidelines’ means measures adopted by Member States, which lay down the steps to be followed and the elements to be considered in applying the safety procedures set out in this Directive;	01. 89.10 88.7	Ближи пропис о начину спровођења Ревизије и Провере и садржају извештаја Ревизије и Провере доноси Министарство. Ближи пропис о начину спровођења Процене и садржају извештаја Процене доноси Министарство.	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да дефиниција буде у подзаконском акту
2.9	‘infrastructure project’ means a project for the construction of new road infrastructure or a substantial modification to the existing network which affects the traffic flow.	01. 88.1 89.1-2	Приликом опредељивања за изградњу новог, односно реконструкцију постојећег државног пута I реда, управљач државног пута мора да обезбеди процену утицаја тог пута на безбедност саобраћаја на мрежи јавних путева (у даљем тексту: Процена).	ПУ		односи се на пројекат пута са аспекта безбедносних карактеристика пута за све

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>Управљач државног пута мора да обезбеди ревизију пројеката државног пута I реда са аспекта безбедносних карактеристика пута (у даљем тексту: Ревизија) за све пројекте изградње новог пута и за пројекте реконструкције постојећег пута, у свим фазама пројектовања, непосредно пре пуштања пута у експлоатацију и најкасније 6 месеци након пуштања пута у експлоатацију.</p> <p>Управљач јавног пута мора да обезбеди проверу безбедности саобраћаја на путу (у даљем тексту: Провера) и то:</p> <p>1) периодичне Провере државних путева I реда најмање једном у периоду од пет година;</p> <p>2) циљане Провере за деоница јавних путева највећег ризика, према мапи ризика путева и улица.</p>			пројекте изградње новог пута и за пројекте реконструкције постојећег пута
3.1	<p>Road safety impact assessment for infrastructure projects Member States shall ensure that a road safety impact assessment is carried out for all infrastructure projects.</p>	01.88.1	Приликом одређивања за изградњу новог, односно реконструкцију постојећег државног пута I реда, управљач државног пута мора да обезбеди процену утицаја тог пута на безбедност саобраћаја на мрежи јавних путева (у даљем тексту: Процена)	ПУ		
3.2	The road safety impact assessment shall be carried out at the initial planning stage before the infrastructure project is approved. In that connection, Member States shall endeavor to meet the criteria set out in Annex I.	01.88.7	Ближи пропис о начину спровођења Процене и садржају извештаја Процене доноси Министарство.	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту
3.3	The road safety impact assessment shall indicate the road safety considerations which contribute to the choice of the proposed solution. It shall further provide all relevant information necessary for a cost-benefit analysis of the different options assessed.	01.88.7	Ближи пропис о начину спровођења Процене и садржају извештаја Процене доноси Министарство.	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту
4.1	Road safety audits for infrastructure projects		Управљач државног пута мора да обезбеди	ПУ		Само државни

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Member States shall ensure that road safety audits are carried out for all infrastructure projects.	01.89.1	ревизију пројеката државног пута I реда са аспекта безбедносних карактеристика пута (у даљем тексту: Ревизија) за све пројекте изградње новог пута и за пројекте реконструкције постојећег пута, у свим фазама пројектовања, непосредно пре пуштања пута у експлоатацију и најкасније 6 месеци након пуштања пута у експлоатацију.			путеви I реда су предвиђени да буду део траневропске мреже (веза са чланом 1.2. Директиве)
4.2	When carrying out road safety audits the Member States shall endeavour to meet the criteria set out in Annex II. Member States shall ensure that an auditor is appointed to carry out an audit of the design characteristics of an infrastructure project. The auditor shall be appointed in accordance with the provisions of Article 9(4) and shall have the necessary competence and training provided for in Article 9. Where audits are undertaken by teams, at least one member of the team shall hold a certificate of competence as referred to in Article 9(3).	01. 89.10 92.1-2.	Ближи пропис о начину спровођења Ревизије и Провере и садржају извештаја Ревизије и Провере доноси Министарство. Процену спроводи стручни тим који је независан од управљача јавног пута и чији је најмање један члан лиценцирани ревизор. Ревизију спроводи стручни тим који је независан од управљача јавног пута и којим руководи лиценцирани ревизор.	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да део одредбе буде садржана у подзаконском акту
4.3	Road safety audits shall form an integral part of the design process of the infrastructure project at the stage of draft design, detailed design, pre-opening and early operation.	01. 89.1	Управљач државног пута мора да обезбеди ревизију пројеката државног пута I реда са аспекта безбедносних карактеристика пута (у даљем тексту: Ревизија) за све пројекте изградње новог пута и за пројекте реконструкције постојећег пута, у свим фазама пројектовања, непосредно пре пуштања пута у експлоатацију и најкасније 6 месеци након пуштања пута у експлоатацију.	ПУ		
4.4	Member States shall ensure that the auditor sets out safety critical design elements in an audit report for each stage of the infrastructure project. Where unsafe features are identified in the course of the audit but the design is not rectified before the end of	01. 89.3	О извршеној Ревизији из става 1. овог члана сачињава се извештај. У случају немогућности поступања по препорукама из извештаја из става 3. и става 5. овог члана, Управљач јавног пута је дужан да	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	the appropriate stage as referred to in Annex II, the reasons shall be stated by the competent entity in an Annex to that report.	89.7	у року од 30 дана од добијања извештаја образложи евентуално непоступање органу надлежном за послове саобраћаја.			
4.5	Member States shall ensure that the report referred to in paragraph 4 shall result in relevant recommendations from a safety point of view.	01. 89.4	Управљач јавног пута поступа по прихваћеним препорукама из извештаја из става 3. овог члана најкасније пре почетка наредне фазе пројектовања.	ПУ		
5.1	<p>Safety ranking and management of the road network in operation</p> <p>1. Member States shall ensure that the ranking of high accident concentration sections and the network safety ranking are carried out on the basis of reviews, at least every three years, of the operation of the road network. In that connection, Member States shall endeavour to meet the criteria set out in Annex III.</p>	01. 90.1-2	Управљач државног пута дужан је да најмање једном у периоду од три године обезбеди пројекте мапирања ризика за утврђивање деоница највећег ризика (у даљем тексту: Мапирање ризика) односно пројекте идентификације и рангирања опасних места (црне тачке). Управљач општинских путева и улица дужан је да најмање једном у периоду од пет година обезбеди пројекте Мапирања ризика, односно пројекте идентификације и рангирања опасних места (црне тачке) на путевима којима управљају.	ПУ		Само државни путеви I реда су предвиђени да буду део траневропске мреже, а не општински путеви (веза са чланом 1.2. Директиве).
5.2	2. Member States shall ensure that road sections showing higher priority according to the results of the ranking of high accident concentration sections and from network safety ranking are evaluated by expert teams by means of site visits guided by the elements referred to in point 3 of Annex III. At least one member of the expert team shall meet the requirements set out in Article 9(4)(a).	01. 90.3	За најризичнија опасна места и деонице управљач јавног пута из ст. 1 и 2. овог члана дужан је да детаљно сагледа проблеме безбедности саобраћаја и предузме мере за отклањање ризика.	ПУ		
5.3	3. Member States shall ensure that remedial treatment is targeted at the road sections referred to in paragraph 2. Priority shall be given to those measures referred to in point 3(e) of Annex III paying attention to those presenting the highest benefit-cost ratio.	01. 90.4	Ближи пропис о начину утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места (црних тачака) доноси Министарство.	НУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
5.4	4. Member States shall ensure that appropriate signs are in place to warn road users of road infrastructure segments that are undergoing repairs and which may thus jeopardise the safety of road users. These signs shall also include signs which are visible during both day and night time and set up at a safe distance and shall comply with the provisions of the Vienna Convention on Road Signs and Signals of 1968.	02. 3 03. 4.2-3	Саобраћајна сигнализација у зони радова се поставља у складу са важећим прописима о саобраћајној сигнализацији. Техничко регулисање саобраћаја у зони радова се врши према утврђеном режиму саобраћаја, дефинисаним саобраћајним пројектом, одобреним од стране органа надлежног за послове саобраћаја. Техничке карактеристике саобраћајне сигнализације изводе се у складу са важећим српским стандардима. Ако за саобраћајну сигнализацију не постоји одговарајући српски стандард, примениће се одговарајући европски стандард.	ПУ		Република Србија је ратификовала Конвенцију о саобраћајној сигнализацији
5.5	5. Member States shall ensure that road users are informed of the existence of a high accident concentration section by appropriate measures. If a Member State decides to use signposting, this shall comply with the provisions of the Vienna Convention on Road Signs and Signals of 1968.			НУ	Ова одредба тренутно још није прописана у домаћем законодавству и тражи се решење за њено усклађивање	
6.1	Safety inspections 1. Member States shall ensure that safety inspections are undertaken in respect of the roads in operation in order to identify the road safety related features and prevent accidents.	01. 89.2	Управљач јавног пута мора да обезбеди проверу безбедности саобраћаја на путу (у даљем тексту: Провера), и то: 1) периодичне Провере државних путева I реда најмање једном у периоду од пет година; 2) циљане Провере за деоница јавних путева највећег ризика, према мапи ризика путева и улица.	ПУ		
6.2	2. Safety inspections shall comprise periodic inspections of the road network and surveys on the possible impact of roadworks on the safety of the traffic flow.	01. 89.2.1)	Управљач јавног пута мора да обезбеди проверу безбедности саобраћаја на путу (у даљем тексту: Провера), и то периодичне Провере државних путева I реда најмање једном у периоду од пет година;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
6.3	3. Member States shall ensure that periodic inspections are undertaken by the competent entity. Such inspections shall be sufficiently frequent to safeguard adequate safety levels for the road infrastructure in question.	01. 89.2.1) 89.5-6	Управљач јавног пута мора да обезбеди проверу безбедности саобраћаја на путу (у даљем тексту: Провера), и то периодичне Провере државних путева I реда најмање једном у периоду од пет година; О Провери из става 2. овог члана сачињава се извештај. Управљач јавног пута мора покренути процедуру за отклањање недостатака по прихваћеним препорукама из извештаја из става 5. овог члана у року од 90 дана од дана добијања извештаја.	ПУ		
6.4	4. Without prejudice to the guidelines adopted pursuant to Article 8, Member States shall adopt guidelines on temporary safety measures applying to roadworks. They shall also implement an appropriate inspection scheme to ensure that those guidelines are properly applied.	01. 89.10 88.7	Ближи пропис о начину спровођења Ревизије и Провере и садржају извештаја Ревизије и Провере доноси Министарство. Ближи пропис о начину спровођења Процене и садржају извештаја Процене доноси Министарство.	НУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту
7.1	Data management 1. Member States shall ensure that for each fatal accident occurring on a road referred to in Article 1(2) an accident report is drawn up by the competent entity. Member States shall endeavour to include in that report each of the elements listed in Annex IV.	01. 91.1-2	У случају саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем, министарство надлежно за унутрашње послове доставља извештај о саобраћајној незгоди надлежном управљачу јавног пута, у року од 60 дана од дана настанка саобраћајне незгоде. У случају настанка саобраћајне незгоде из става 1. овог члана, управљач јавног пута дужан је да обезбеди независну оцену доприноса јавног пута настанку, односно последицама саобраћајне незгоде, (у даљем тексту: Независна оцена) у року од 30 дана од дана пријема извештаја о саобраћајној незгоди из става 1. овог члана.	ПУ		
7.2	2. Member States shall calculate the average social cost of a fatal accident and the average social cost			НУ	Ова одредба тренутно још није прописана у домаћем	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	of a severe accident occurring in its territory. Member States may choose to further differentiate the cost rates, which shall be updated at least every five years.				законодавству и тражи се решење за њено усклађивање	
8.1	Adoption and communication of guidelines 1. Member States shall ensure that guidelines, if they do not already exist, are adopted by 19 December 2011, in order to support the competent entities in the application of this Directive.			НУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту
8.2	2. Member States shall communicate these guidelines to the Commission within three months of their adoption or amendment.			НП	Одредба процедуралног карактера.	
8.3	3. The Commission shall make them available on a public website.			НП	Обавеза Европске комисије	
9.1	Appointment and training of auditors 1. Member States shall ensure that, if they do not already exist, training curricula for road safety auditors are adopted by 19 December 2011.			НП	Прелазне одредбе	
9.2	2. Member States shall ensure that where road safety auditors carry out functions under this Directive, they undergo an initial training resulting in the award of a certificate of competence, and take part in periodic further training courses.	01. 94.3	Лиценца из става 1. овог члана обнавља се ревизору, односно проверавачу ако је: 1) похађао програм стручног усавршавања; 2) положио испит провере знања.	ПУ		
9.3	3. Member States shall ensure that road safety auditors hold a certificate of competence. Certificates awarded before the entry into force of this Directive shall be recognised.	01. 94.1-2	Лиценцу за ревизора, односно проверавача издаје, обнавља и одузима Агенција. Лиценца искључиво садржи име и презиме, датум и место рођења, пребивалиште, фотографију лица и потпис, као податке о личности. Лиценца из става 1. овог члана има рок важења пет година од дана издавања односно обнављања.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
9.4(a)	Member States shall ensure that auditors are appointed in compliance with the following requirements: they have relevant experience or training in road design, road safety engineering and accident analysis;	01. 93.	<p>Ревизор и проверавач мора да испуњава следеће услове:</p> <p>1) да има завршене најмање студије другог степена (мастер академске студије) саобраћајне струке – усмерења друмски саобраћај, односно најмање завршене студије другог степена (мастер академске студије) грађевинске струке – усмерења путеви и железнице;</p> <p>2) да има најмање пет година радног искуства у области безбедности друмског саобраћаја, односно пројектовања путева;</p> <p>3) да није правноснажно осуђивано за кривична дела која га чине недостојним за обављање послова ревизора и проверавача, а нарочито: тешка дела против безбедности јавног саобраћаја на путевима, преваре у осигурању, из група против живота и тела, против полне слободе, против привреде, из групе против здравља људи а у вези са опојним дрогама, противправног саобраћаја, против државних органа и против службене дужности, у последњих 5 година, као и да се против њега не води истрага за ова кривична дела, односно да није подигнута оптужница за ова кривична дела;</p> <p>4) да има потврду о успешно завршеном програму стручног оспособљавања за полагање стручног испита за ревизора, односно проверавача;</p> <p>5) да има положен стручни испит за ревизора, односно проверавача.</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
9.4(b)	from two years after the adoption by the Member States of the guidelines pursuant to Article 8, road safety audits shall only be undertaken by auditors or teams to which auditors belong, meeting the requirements provided for in paragraphs 2 and 3;			НУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту
9.4(c)	for the purpose of the infrastructure project audited, the auditor shall not at the time of the audit be involved in the conception or operation of the relevant infrastructure project.			НУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту
10.	Exchange of best practices In order to improve the safety of roads within the European Union that are not part of the trans-European road network, the Commission shall establish a coherent system for the exchange of best practices between the Member States, covering, inter alia, existing road infrastructure safety projects and proven road safety technology.			НП	Обавеза Европске комисије	
11.1	Continuous improvement of safety management practices 1. The Commission shall facilitate and structure the exchange of knowledge and best practices between Member States, making use of the experience gained in existing relevant international forums, with a view to achieving continuous improvement of safety management practices concerning road infrastructures in the European Union.			НП	Обавеза Европске комисије	
11.2	2. The Commission shall be assisted by the Committee referred to in Article 13. In so far as the adoption of specific measures is required, such measures shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 13(3).			НП	Обавеза Европске комисије	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
11.3	3. Where appropriate, relevant non-governmental organisations, active in the field of safety and management of road infrastructures, may be consulted on matters related to technical safety aspects.			НП	Обавеза Европске комисије	
12.	Adaptation to technical progress The Annexes to this Directive shall be adapted to take account of technical progress in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 13(3).			НП	Техничко прилагођавање Анекса Директиве	
13.	Committee procedure 1. The Commission shall be assisted by a Committee. 2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months. 3. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4) and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.			НП	Обавеза Европске комисије	
14.	Transposition 1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 19 December 2010. They shall forthwith communicate to the Commission the text of those provisions. 2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.			НП	Прелазне и завршне одредбе, транспозиција за земље чланице Европске уније	
15.	Entry into force This Directive shall enter into force on the 20th day following the day of its publication in the Official			НП	Прелазне и завршне одредбе,	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Journal of the European Union.				ступање на снагу	
16.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.			НП	Завршне одредбе	
ANNEX I	ROAD SAFETY IMPACT ASSESSMENT FOR INFRASTRUCTURE PROJECTS 1. Elements of a road safety impact assessment: (a) problem definition; (b) current situation and 'do nothing' scenario; (c) road safety objectives; (d) analysis of impacts on road safety of the proposed alternatives; (e) comparison of the alternatives, including cost-benefit analysis; (f) presentation of the range of possible solutions. 2. Elements to be taken into account: (a) fatalities and accidents, reduction targets against 'do nothing' scenario; (b) route choice and traffic patterns; (c) possible effects on the existing networks (e.g. exits, intersections, level crossings); (d) road users, including vulnerable users (e.g. pedestrians, cyclists, motorcyclists); (e) traffic (e.g. traffic volume, traffic categorisation by type); (f) seasonal and climatic conditions; (g) presence of a sufficient number of safe parking areas; (h) seismic activity.	01.88.7	Ближи пропис о начину спровођења Процене и садржају извештаја Процене доноси Министарство.	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту
ANNEX II	ROAD SAFETY AUDITS FOR INFRASTRUCTURE PROJECTS 1. Criteria at the draft design stage: (a) geographical location (e.g. exposure to	01.89.10	Ближи пропис о начину спровођења Ревизије и Провере и садржају извештаја Ревизије и Провере доноси Министарство.	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>landslides, flooding, avalanches), seasonal and climatic conditions and seismic activity;</p> <p>(b) types of and distance between junctions;</p> <p>(c) number and type of lanes;</p> <p>(d) kinds of traffic admissible to the new road;</p> <p>(e) functionality of the road in the network;</p> <p>(f) meteorological conditions;</p> <p>(g) driving speeds;</p> <p>(h) cross-sections (e.g. width of carriageway, cycle tracks, foot paths);</p> <p>(i) horizontal and vertical alignments;</p> <p>(j) visibility;</p> <p>(k) junctions layout;</p> <p>(l) public transport and infrastructures;</p> <p>(m) road/rail level crossings.</p> <p>2. Criteria for the detailed design stage:</p> <p>(a) layout;</p> <p>(b) coherent road signs and markings;</p> <p>(c) lighting of lit roads and intersections;</p> <p>(d) roadside equipment;</p> <p>(e) roadside environment including vegetation;</p> <p>(f) fixed obstacles at the roadside;</p> <p>(g) provision of safe parking areas;</p> <p>(h) vulnerable road users (e.g. pedestrians, cyclists, motorcyclists);</p> <p>(i) user-friendly adaptation of road restraint systems (central reservations and crash barriers to prevent hazards to vulnerable users).</p> <p>3. Criteria for the pre-opening stage:</p> <p>(a) safety of road users and visibility under different conditions such as darkness and under normal weather</p>					акту

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>conditions; (b) readability of road signs and markings; (c) condition of pavements.</p> <p>4. Criteria for early operation: assessment of road safety in the light of actual behaviour of users. Audits at any stage may involve the need to reconsider criteria from previous stages.</p>					
ANNEX III	<p>RANKING OF HIGH ACCIDENT CONCENTRATION SECTIONS AND NETWORK SAFETY RANKING</p> <p>1. Identification of road sections with a high accident concentration</p> <p>The identification of road sections with a high accident concentration takes into account at least the number of fatal accidents that have occurred in previous years per unit of road length in relation to the volume of traffic and, in case of intersections, the number of such accidents per location of intersections.</p> <p>2. Identification of sections for analysis in network safety ranking</p> <p>The identification of sections for analysis in network safety ranking takes into account their potential savings in accident costs. Road sections shall be classified into categories. For each category of roads, road sections shall be analysed and ranked according to safety-related factors, such as accidents concentration, traffic volume and traffic typology.</p> <p>For each road category, network safety ranking shall result in a priority list of road sections where</p>	01.90.4	Ближи пропис о начину утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места (црних тачака) доноси Министарство.	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>an improvement of the infrastructure is expected to be highly effective.</p> <p>3. Elements of evaluation for expert teams' site visits:</p> <p>(a) a description of the road section;</p> <p>(b) a reference to possible previous reports on the same road section;</p> <p>(c) the analysis of possible accident reports;</p> <p>(d) the number of accidents, of fatalities and of severely injured persons in the three previous years;</p> <p>(e) a set of potential remedial measures for realisation within different timescales considering for example:</p> <ul style="list-style-type: none"> — removing or protecting fixed roadside obstacles, — reducing speed limits and intensifying local speed enforcement, — improving visibility under different weather and light conditions, — improving safety condition of roadside equipment such as road restraint systems, — improving coherence, visibility, readability and position of road markings (incl. application of rumble strips), signs and signals, — protecting against rocks falling, landslips and avalanches, — improving grip/roughness of pavements, — redesigning road restraint systems, — providing and improving median protection, — changing the overtaking layout, — improving junctions, including road/rail level crossings, — changing the alignment, — changing width of road, adding hard shoulders, — installing traffic management and control systems, 					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<ul style="list-style-type: none"> — reducing potential conflict with vulnerable road users, — upgrading the road to current design standards, — restoring or replacing pavements, — using intelligent road signs, — improving intelligent transport systems and telematics services for interoperability, emergency and signage purposes. 					
ANNEX IV	<p>ACCIDENT INFORMATION CONTAINED IN ACCIDENT REPORTS</p> <p>Accident reports include the following elements:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. precise as possible location of the accident; 2. pictures and/or diagrams of the accident site; 3. date and hour of accident; 4. information on the road such as area type, road type, junction type incl. signalling, number of lanes, markings, road surface, lighting and weather conditions, speed limit, roadside obstacles; 5. accident severity, including number of fatalities and injured persons, if possible according to common criteria to be defined in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 13(3); 6. characteristics of the persons involved such as age, sex, nationality, alcohol level, use of safety equipment or not; 7. data on the vehicles involved (type, age, country, safety equipment if any, date of last periodical technical check according to applicable legislation); 8. accident data such as accident type, collision type, vehicle and driver manoeuvre; 9. whenever possible, information on the time elapsed between the time of the accident and the recording of the accident, or the arrival of the 	01.91.5-6	<p>Министарство уз сагласност министарства унутрашњих послова прописује садржину извештаја о саобраћајним незгодама. Министарство ближе прописује садржину и начин спровођења Независне оцене.</p>	ДУ	Одредба ће се ускладити подзаконским актом	Планирано је да одредба буде садржана у подзаконском акту

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	emergency services.					

<p>1. Назив прописа Европске уније: Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport</p> <p>Директива 2010/40/ЕУ Европског Парламента и Савета од 7. јула 2010. године о оквиру за увођење интелигентних транспортних система у друмском транспорту и за повезивање с осталим видовима транспорта</p>	<p>2. „CELEX” ознака прописа Европске уније</p> <p>32010L0040</p> <p>32017D2380</p>
<p>3. Овлашћени предлагач прописа - Влада</p> <p>Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>4. Датум израде табеле:</p> <p>1. март 2018. године</p>
<p>5. Назив прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p> <p>Предлог закона о путевима Draft Law on roads</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p> <p>2017-550</p>
<p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа Европске уније:</p>	

а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа Европске уније	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност ⁵	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
1.	<p>Subject matter and scope</p> <p>1. This Directive establishes a framework in support of the coordinated and coherent deployment and use of Intelligent Transport Systems (ITS) within the Union, in particular across the borders between the Member States, and sets out the</p>	01. 2.1.53)	<p>интелигентни транспортни системи (ИТС) јесу системи информационо комуникационих технологија у друмском саобраћају који се односе на путеве, возила и учеснике у саобраћају и користе се за управљање саобраћајем и мобилношћу, као и</p>	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

⁵ Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>general conditions necessary for that purpose.</p> <p>2. This Directive provides for the development of specifications for actions within the priority areas referred to in Article 2, as well as for the development, where appropriate, of necessary standards.</p> <p>3. This Directive shall apply to ITS applications and services in the field of road transport and to their interfaces with other modes of transport without prejudice to matters concerning national security or necessary in the interest of defence.</p>		за везе са осталим видовима саобраћаја			
2.1	<p>1. For the purpose of this Directive the following shall constitute priority areas for the development and use of specifications and standards:</p> <p>— I. Optimal use of road, traffic and travel data,</p> <p>— II. Continuity of traffic and freight management ITS services,</p> <p>— III. ITS road safety and security applications,</p> <p>— IV. Linking the vehicle with the transport infrastructure.</p>	01. 14.3	<p>Интелигентни транспортни систем (у даљем тексту: ИТС), развија се и примењује у следећим приоритетним областима:</p> <p>1) оптимална употреба података о саобраћају и путовањима;</p> <p>2) континуитет услуга ИТС у управљању саобраћајем;</p> <p>3) апликације ИТС у функцији безбедности саобраћаја на путевима и заштити корисника путева;</p> <p>4) системи који повезују возила и путеве.</p>	ПУ		
2.2	The scope of the priority areas is specified in Annex I.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
3.	<p>Priority actions</p> <p>Within the priority areas the following shall constitute priority actions for the development and use of specifications and standards, as set out in Annex I:</p>	01. 14.4.	<p>У оквиру приоритетних области из става 3. овог члана, следеће активности су приоритетне:</p> <p>1) давање информација о проходности путева;</p> <p>2) давање информација о безбедности</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	(a) the provision of EU-wide multimodal travel information services; (b) the provision of EU-wide real-time traffic information services; (c) data and procedures for the provision, where possible, of road safety related minimum universal traffic information free of charge to users; (d) the harmonised provision for an interoperable EU-wide eCall; (e) the provision of information services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles; (f) the provision of reservation services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles.		саобраћаја и режиму одвијања саобраћаја; 3) давање информација о саобраћају у реалном времену; 4) пружање услуга система е-позива; 5) давање информација о сигурним и безбедним паркиралиштима; 6) пружање услуга резервације сигурних и безбедних паркиралишта за теретна возила и аутобусе.			
4.1.1	Definitions For the purposes of this Directive, the following definitions shall apply: (1) ‘Intelligent Transport Systems’ or ‘ITS’ means systems in which information and communication technologies are applied in the field of road transport, including infrastructure, vehicles and users, and in traffic management and mobility management, as well as for interfaces with other modes of transport;	01. 2.1.53)	<i>интелигентни транспортни системи (ИТС)</i> јесу системи информационо комуникационих технологија у друмском саобраћају који се односе на путеве, возила и учеснике у саобраћају и користе се за управљање саобраћајем и мобилношћу, као и за везе са осталим видовима саобраћаја	ПУ		
4.1.2	(2) ‘interoperability’ means the capacity of systems and the underlying business processes to exchange data and to share information and knowledge;	01. 2.1.58)	<i>интероперабилност</i> је могућност система и придружених пословних процеса да несметано размењују податке;	ПУ		
4.1.3-18	(3) ‘ITS application’ means an operational instrument for the application of ITS; (4) ‘ITS service’ means the provision of an ITS application through a well-defined organisational and operational framework with the aim of contributing to user safety, efficiency, comfort and/or to facilitate or support transport and travel			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>operations;</p> <p>(5) 'ITS service provider' means any provider of an ITS service, whether public or private;</p> <p>(6) 'ITS user' means any user of ITS applications or services including travellers, vulnerable road users, road transport infrastructure users and operators, fleet managers and operators of emergency services;</p> <p>(7) 'vulnerable road users' means non-motorised road users, such as pedestrians and cyclists as well as motor-cyclists and persons with disabilities or reduced mobility and orientation;</p> <p>(8) 'nomadic device' means a portable communication or information device that can be brought inside the vehicle to support the driving task and/or the transport operations;</p> <p>(9) 'platform' means an on-board or off-board unit enabling the deployment, provision, exploitation and integration of ITS applications and services;</p> <p>(10) 'architecture' means the conceptual design that defines the structure, behaviour and integration of a given system in its surrounding context;</p> <p>(11) 'interface' means a facility between systems which provides the media through which they can connect and interact;</p> <p>(12) 'compatibility' means the general ability of a device or system to work with another device or system without modification;</p> <p>(13) 'continuity of services' means the ability to ensure seamless services on transport networks across the Union;</p> <p>(14) 'road data' means data on road infrastructure characteristics, including fixed traffic signs or their regulatory safety attributes;</p> <p>(15) 'traffic data' means historic and real-time data</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>on road traffic characteristics;</p> <p>(16) 'travel data' means basic data such as public transport timetables and tariffs, necessary to provide multi-modal travel information before and during the trip to facilitate travel planning, booking and adaptation;</p> <p>(17) 'specification' means a binding measure laying down provisions containing requirements, procedures or any other relevant rules;</p> <p>(18) 'standard' means standard as defined in Article 1(6) of Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council of 22 June 1998 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations (1).</p>					
5.	<p>Deployment of ITS</p> <p>1. Member States shall take the necessary measures to ensure that the specifications adopted by the Commission in accordance with Article 6 are applied to ITS applications and services, when these are deployed, in accordance with the principles in Annex II. This is without prejudice to the right of each Member State to decide on its deployment of such applications and services on its territory. This right is without prejudice to any legislative act adopted under the second subparagraph of Article 6(2).</p> <p>2. Member States shall also make efforts to cooperate in respect of the priority areas, insofar as no specifications have been adopted.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
6.	<p>Specifications</p> <p>1. The Commission shall first adopt the specifications necessary to ensure the compatibility, interoperability and continuity for the deployment</p>			НП	Обавезе Европске комисије	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>and operational use of ITS for the priority actions.</p> <p>2. The Commission shall aim at adopting specifications for one or more of the priority actions by 27 February 2013. At the latest 12 months after the adoption of the necessary specifications for a priority action, the Commission shall, where appropriate, after conducting an impact assessment including a cost-benefit analysis, present a proposal to the European Parliament and the Council in accordance with Article 294 of the TFEU on the deployment of that priority action.</p> <p>3. Once the necessary specifications for the priority actions have been adopted, the Commission shall adopt specifications ensuring compatibility, interoperability and continuity for the deployment and operational use of ITS for other actions in the priority areas.</p> <p>4. Where relevant, and depending on the area covered by the specification, the specification shall include one or more of the following types of provisions:</p> <p>(a) functional provisions that describe the roles of the various stakeholders and the information flow between them;</p> <p>(b) technical provisions that provide for the technical means to fulfil the functional provisions;</p> <p>(c) organisational provisions that describe the procedural obligations of the various stakeholders;</p> <p>(d) service provisions that describe the various levels of services and their content for ITS applications and services.</p> <p>5. Without prejudice to the procedures under Directive 98/34/EC the specifications shall, where appropriate, stipulate the conditions in which</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>Member States may, after notification to the Commission, establish additional rules for the provision of ITS services on all or part of their territory, provided that those rules do not hinder interoperability.</p> <p>6. The specifications shall, where appropriate, be based on any standards referred to in Article 8. The specifications shall, as appropriate, provide for conformity assessment in accordance with Decision No 768/2008/EC. The specifications shall comply with the principles set out in Annex II.</p> <p>7. The Commission shall conduct an impact assessment including a cost-benefit analysis prior to the adoption of the specifications.</p>					
7.	<p>1. The Commission may adopt delegated acts in accordance with Article 290 of the TFEU as regards specifications. When adopting such delegated acts the Commission shall act in accordance with the relevant provisions of this Directive, in particular Article 6 and Annex II.</p> <p>2. A separate delegated act shall be adopted for each of the priority actions.</p> <p>3. For the delegated acts referred to in this Article, the procedure set out in Articles 12, 13 and 14 shall apply.</p>			НП	Обавезе Европске комисије	
8.	<p>Standards</p> <p>1. The necessary standards to provide for interoperability, compatibility and continuity for the deployment and operational use of ITS shall be developed in the priority areas and for the priority actions. To that effect, the Commission, after having consulted the Committee referred to in Article 15, shall request the relevant standardisation bodies in accordance with the procedure laid down</p>			НП	Обавезе Европске комисије	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>in Directive 98/34/EC to make every necessary effort to adopt these standards rapidly.</p> <p>2. When issuing a mandate to the standardisation bodies, the principles set out in Annex II shall be observed as well as any functional provision included in a specification adopted in accordance with Article 6.</p>					
9.	<p>Non-binding measures</p> <p>The Commission may adopt guidelines and other non-binding measures to facilitate Member States' cooperation relating to the priority areas in accordance with the advisory procedure referred to in Article 15(2).</p>			НП	Обавезе Европске комисије	
10.	<p>Rules on privacy, security and re-use of information</p> <p>1. Member States shall ensure that the processing of personal data in the context of the operation of ITS applications and services is carried out in accordance with Union rules protecting fundamental rights and freedoms of individuals, in particular Directive 95/46/EC and Directive 2002/58/EC.</p> <p>2. In particular, Member States shall ensure that personal data are protected against misuse, including unlawful access, alteration or loss.</p> <p>3. Without prejudice to paragraph 1, in order to ensure privacy, the use of anonymous data shall be encouraged, where appropriate, for the performance of the ITS applications and services.</p> <p>Without prejudice to Directive 95/46/EC personal data shall only be processed insofar as such processing is necessary for the performance of ITS applications and services.</p> <p>4. With regard to the application of Directive 95/46/EC and in particular where special categories</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	of personal data are involved, Member States shall also ensure that the provisions on consent to the processing of such personal data are respected. 5. Directive 2003/98/EC shall apply.					
11.	<p>Rules on liability</p> <p>Member States shall ensure that issues related to liability, concerning the deployment and use of ITS applications and services set out in specifications adopted in accordance with Article 6, are addressed in accordance with Union law, including in particular Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products (1) as well as relevant national legislation.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
12.	<p>Exercise of the delegation</p> <p>1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.</p> <p>2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 7 shall be conferred on the Commission for a period of five years from 27 August 2017. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.</p> <p>3. The delegation of power referred to in Article 7 may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A decision to revoke shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect the day</p>			НП	Обавезе Европске комисије	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>following the publication of the decision in the <i>Official Journal of the European Union</i> or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force.</p> <p>4. Before adopting a delegated act, the Commission shall consult experts designated by each Member State in accordance with the principles laid down in the Interinstitutional Agreement of 13 April 2016 on Better Law-Making.</p> <p>5. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.</p> <p>6. A delegated act adopted pursuant to Article 7 shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or by the Council within a period of two months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by two months at the initiative of the European Parliament or of the Council.</p>					
15.	<p>Committee procedure</p> <p>1. The Commission shall be assisted by the European ITS Committee (EIC).</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Article 3 and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p>			НП	Обавеза Европског одбора и савета Европске уније	
16.	<p>European ITS Advisory Group</p> <p>The Commission shall establish a European ITS Advisory Group to advise it on business and technical aspects of the deployment and use of ITS in the Union. The group shall be composed of high</p>			НП	Обавеза Европске комисије	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	level representatives from relevant ITS service providers, associations of users, transport and facilities operators, manufacturing industry, social partners, professional associations, local authorities and other relevant fora.					
17.	<p>Reporting</p> <p>1. Member States shall submit to the Commission by 27 August 2011 a report on their national activities and projects regarding the priority areas.</p> <p>2. Member States shall provide the Commission by 27 August 2012 with information on national ITS actions envisaged over the following five year period.</p> <p>Guidelines for reporting by the Member States shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 15(2).</p> <p>3. Following the initial report, Member States shall report every three years on the progress made in the deployment of the actions referred to in paragraph 1.</p> <p>4. The Commission shall submit a report every three years to the European Parliament and to the Council on the progress made for the implementation of this Directive. The report shall be accompanied by an analysis on the functioning and implementation, including the financial resources used and needed, of Articles 5 to 11 and Article 16, and shall assess the need to amend this Directive, where appropriate.</p> <p>5. In accordance with the advisory procedure referred to in Article 15(2), the Commission shall adopt a working program by 27 February 2011. The working programme shall include objectives and dates for its implementation every year and if</p>			НП	Обавеза држава чланица према Европској комисији	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>necessary shall propose the necessary adaptations. The Commission shall update the working programme related to the actions under Article 6(3) by 10 January 2019 and before each subsequent five-year extension of the power to adopt delegated acts in accordance with Article 12(2).</p>					
18.	<p>Transposition 1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 27 February 2012. When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference, and its wording, shall be laid down by Member States. 2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.</p>			НП	Прелазне и завршне одредбе Директиве	
19.	<p>Entry into force This Directive shall enter into force on the 20th day following its publication in the Official Journal of the European Union.</p>			НП	Прелазне и завршне одредбе Директиве	
20.	<p>Addressees This Directive is addressed to the Member States.</p>			НП	Прелазне и завршне одредбе Директиве	
ANNEX I	<p>PRIORITY AREAS AND ACTIONS (as referred to in Articles 2 and 3) — Priority area I: Optimal use of road, traffic and travel data The specifications and standards for an optimal use of road, traffic and travel data shall include the following: 1. Specifications for priority action (a)</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>The definition of the necessary requirements to make EU-wide multimodal travel information services accurate and available across borders to ITS users, based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the availability and accessibility of existing and accurate road and real-time traffic data used for multimodal travel information to ITS service providers without prejudice to safety and transport management constraints, — the facilitation of the electronic data exchange between the relevant public authorities and stakeholders and the relevant ITS service providers, across borders, — the timely updating of available road and traffic data used for multimodal travel information by the relevant public authorities and stakeholders, — the timely updating of multimodal travel information by the ITS service providers. <p>2. Specifications for priority action (b)</p> <p>The definition of the necessary requirements to make EU-wide real-time traffic information services accurate and available across borders to ITS users, based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the availability and accessibility of existing and accurate road and real-time traffic data used for real-time traffic information to ITS service providers without prejudice to safety and transport management constraints, — the facilitation of the electronic data exchange between the relevant public authorities and stakeholders and the relevant ITS service providers, across borders, — the timely updating of available road and traffic 					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>data used for real-time traffic information by the relevant public authorities and stakeholders, — the timely updating of real-time traffic information by the ITS service providers.</p> <p>3. Specifications for priority actions (a) and (b)</p> <p>3.1. The definition of the necessary requirements for the collection by relevant public authorities and/or, where relevant, by the private sector of road and traffic data (i.e. traffic circulation plans, traffic regulations and recommended routes, notably for heavy goods vehicles) and for their provisioning to ITS service providers, based on: — the availability, to ITS service providers, of existing road and traffic data (i.e. traffic circulation plans, traffic regulations and recommended routes) collected by the relevant public authorities and/or the private sector, — the facilitation of the electronic data exchange between the relevant public authorities and the ITS service providers, — the timely updating, by the relevant public authorities and/or, where relevant, the private sector, of road and traffic data (i.e. traffic circulation plans, traffic regulations and recommended routes), — the timely updating, by the ITS service providers, of the ITS services and applications using these road and traffic data.</p> <p>6.8.2010 Official Journal of the European</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>Union L 207/9 EN</p> <p>3.2. The definition of the necessary requirements to make road, traffic and transport services data used for digital maps accurate and available, where possible, to digital map producers and service providers, based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the availability of existing road and traffic data used for digital maps to digital map producers and service providers, — the facilitation of the electronic data exchange between the relevant public authorities and stakeholders and the private digital map producers and service providers, — the timely updating of road and traffic data for digital maps by the relevant public authorities and stakeholders, — the timely updating of the digital maps by the digital map producers and service providers. <p>4. Specifications for priority action (c)</p> <p>The definition of minimum requirements, for road safety related ‘universal traffic information’ provided, where possible, free of charge to all users, as well as their minimum content, based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the identification and use of a standardised list of safety related traffic events (‘universal traffic messages’) which should be communicated to ITS users free of charge, — The compatibility and the integration of ‘universal traffic messages’ into ITS services for real-time traffic and multimodal travel information. 					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>— Priority area II: Continuity of traffic and freight management ITS services</p> <p>The specifications and standards for the continuity and interoperability of traffic and freight management services, in particular on the TEN-T network, shall include the following:</p> <p>1. Specifications for other actions</p> <p>1.1. The definition of the necessary measures to develop an EU ITS Framework Architecture, addressing specifically ITS-related interoperability, continuity of services and multi-modality aspects, including for example multimodal interoperable ticketing, within which Member States and their competent authorities in cooperation with the private sector can develop their own ITS architecture for mobility at national, regional or local level.</p> <p>1.2. The definition of the minimum necessary requirements for the continuity of ITS services, in particular for crossborder services, for the management of passenger transport across different modes of transport, based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the facilitation of the electronic exchange for traffic data and information across borders, and where appropriate, regions, or between urban and inter-urban areas between the relevant traffic information/control centres and different stakeholders, — the use of standardised information flows or traffic interfaces between the relevant traffic information/control centres and different stakeholders. <p>1.3. The definition of the minimum necessary</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>requirements for the continuity of ITS services for the management of freight along transport corridors and across different modes of transport, based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the facilitation of the electronic exchange for traffic data and information across borders, and where appropriate, regions, or between urban and inter-urban areas between the relevant traffic information/control centres and different stakeholders, — the use of standardised information flows or traffic interfaces between the relevant traffic information/control centres and different stakeholders. <p>1.4. The definition of the necessary measures in the realisation of ITS applications (notably the tracking and tracing of freight along its journey and across modes of transport) for freight transport logistics (eFreight), based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the availability of relevant ITS technologies to and their use by ITS application developers, — the integration of positioning results in the traffic management tools and centres. <p>1.5. The definition of the necessary interfaces to ensure interoperability and compatibility between the urban ITS architecture and the European ITS architecture based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the availability of public transport, travel planning, transport demand, traffic data and parking data to urban control centres and service providers, — the facilitation of the electronic data exchange between the different urban control centres and service 					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>providers for public or private transport and through all possible modes of transport, — the integration of all relevant data and information in a single architecture. — Priority area III: ITS road safety and security applications The specifications and standards for ITS road safety and security applications shall include the following:</p> <p>1. Specifications for priority action (d) The definition of the necessary measures for the harmonised provision of an interoperable EU-wide eCall, including: — the availability of the required in-vehicle ITS data to be exchanged, — the availability of the necessary equipment in the emergency call response centres receiving the data emitted from the vehicles, — the facilitation of the electronic data exchange between the vehicles and the emergency call response centres.</p> <p>2. Specifications for priority action (e) The definition of the necessary measures to provide ITS based information services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles, in particular in service and rest areas on roads, based on: — the availability of the road parking information to users, — the facilitation of the electronic data exchange between road parking sites, centres and vehicles.</p> <p>3. Specifications for priority action (f) The definition of the necessary measures to provide</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>ITS based reservation services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the availability of the road parking information to users, — the facilitation of the electronic data exchange between road parking sites, centres and vehicles, — the integration of relevant ITS technologies in both vehicles and road parking facilities to update the information on available parking space for reservation purposes. <p>6.8.2010 Official Journal of the European Union L 207/11 EN</p> <p>4. Specifications for other actions</p> <p>4.1. The definition of the necessary measures to support the safety of road users with respect to their on-board Human-Machine-Interface and the use of nomadic devices to support the driving task and/or the transport operation, as well as the security of the in-vehicle communications.</p> <p>4.2. The definition of the necessary measures to improve the safety and comfort of vulnerable road users for all relevant ITS applications.</p> <p>4.3. The definition of necessary measures to integrate advanced driver support information systems into vehicles and road infrastructure which fall outside the scope of Directives 2007/46/EC, 2002/24/EC and 2003/37/EC.</p> <p>— Priority area IV: Linking the vehicle with the transport infrastructure</p> <p>The specifications and standards for linking</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>vehicles with the transport infrastructure shall include the following:</p> <p>1. Specifications for other actions</p> <p>1.1. The definition of necessary measures to integrate different ITS applications on an open in-vehicle platform, based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the identification of functional requirements of existing or planned ITS applications, — the definition of an open-system architecture which defines the functionalities and interfaces necessary for the interoperability/interconnection with infrastructure systems and facilities, — the integration of future new or upgraded ITS applications in a ‘plug and play’ manner into an open invehicle platform, — the use of a standardisation process for the adoption of the architecture, and the open in-vehicle specifications. <p>1.2. The definition of necessary measures to further progress the development and implementation of cooperative (vehicle-vehicle, vehicle-infrastructure, infrastructure-infrastructure) systems, based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the facilitation of the exchange of data or information between vehicles, infrastructures and between vehicle and infrastructure, — the availability of the relevant data or information to be exchanged to the respective vehicle or road infrastructure parties, — the use of a standardised message format for the exchange of data or information between the vehicle and the infrastructure, 					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>— the definition of a communication infrastructure for data or information exchange between vehicles, infrastructures and between vehicle and infrastructure,</p> <p>— the use of standardisation processes to adopt the respective architectures.</p>					
ANNEX II	<p>PRINCIPLES FOR SPECIFICATIONS AND DEPLOYMENT OF ITS (as referred to in Articles 5, 6 and 8)</p> <p>The adoption of specifications, the issuing of mandates for standards and the selection and deployment of ITS applications and services shall be based upon an evaluation of needs involving all relevant stakeholders, and shall comply with the following principles. These measures shall:</p> <p>(a) Be effective – make a tangible contribution towards solving the key challenges affecting road transportation in Europe (e.g. reducing congestion, lowering of emissions, improving energy efficiency, attaining higher levels of safety and security including vulnerable road users);</p> <p>(b) Be cost-efficient – optimise the ratio of costs in relation to output with regard to meeting objectives;</p> <p>(c) Be proportionate – provide, where appropriate, for different levels of achievable service quality and deployment, taking into account the local, regional, national and European specificities;</p> <p>(d) Support continuity of services – ensure seamless services across the Union, in particular on the trans-European network, and where possible at its external borders, when ITS services are deployed. Continuity of services should be</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>ensured at a level adapted to the characteristics of the transport networks linking countries with countries, and where appropriate, regions with regions and cities with rural areas;</p> <p>(e) Deliver interoperability – ensure that systems and the underlying business processes have the capacity to exchange data and to share information and knowledge to enable effective ITS service delivery;</p> <p>(f) Support backward compatibility – ensure, where appropriate, the capability for ITS systems to work with existing systems that share a common purpose, without hindering the development of new technologies;</p> <p>(g) Respect existing national infrastructure and network characteristics – take into account the inherent differences in the transport network characteristics, in particular in the sizes of the traffic volumes and in road weather conditions;</p> <p>(h) Promote equality of access – do not impede or discriminate against access to ITS applications and services by vulnerable road users;</p> <p>(i) Support maturity – demonstrate, after appropriate risk assessment, the robustness of innovative ITS systems, through a sufficient level of technical development and operational exploitation;</p> <p>(j) Deliver quality of timing and positioning – use of satellite-based infrastructures, or any technology providing equivalent levels of precision for the purposes of ITS applications and services that require global,</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>continuous, accurate and guaranteed timing and positioning services;</p> <p>(k) Facilitate inter-modality – take into account the coordination of various modes of transport, where appropriate, when deploying ITS;</p> <p>(l) Respect coherence – take into account existing Union rules, policies and activities which are relevant in the field of ITS, in particular in the field of standardisation.</p>					

<p>1. Назив прописа Европске уније: Commission Decision of 6 October 2009 on the definition of the European Electronic Toll Service and its technical elements (notified under document C(2009) 7547) (Text with EEA relevance) (2009/750/EC) Одлука Комисије од 6. октобра 2009. о дефинисању Европске електронске наплате путарине и њених техничких елемената</p>	<p>2. „CELEX” ознака прописа Европске уније 32009D0750</p>
<p>3. Овлашћени предлагач прописа - Влада Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>4. Датум израде табеле: 1. март 2018. године</p>
<p>5. Назив прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније: Предлог закона о путевима Draft Law on roads</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2017-550</p>
<p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа Европске уније:</p>	

а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа Европске уније	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност ⁶	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
1.	<p>Subject matter and scope This Decision defines the European Electronic Toll Service (EETS). It sets out the necessary technical specifications and requirements for that purpose, and contractual rules relating to EETS provision.</p>	01. 2.65)	ЕЕНП је скраћеница за Европску електронску наплату путарине која представља систем електронске наплате путарине на територији Европске уније који омогућава кориснику државног пута да, на основу уговора закљученог са пружаоцем услуге ЕЕНП-а, стекне статус корисника услуге ЕЕНП-а;	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
2.1	<p>Definitions For the purpose of this Decision:</p>	01. 2.65)	ЕЕНП је скраћеница за Европску електронску наплату путарине која представља систем електронске наплате путарине на територији	ПУ		

⁶ Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	(a) 'EETS domain' means a toll domain falling under the scope of Directive 2004/52/EC;		Европске уније који омогућава кориснику државног пута да, на основу уговора закљученог са пружаоцем услуге ЕЕНП-а, стекне статус корисника услуге ЕЕНП-а;			
2.2	(b) 'EETS Provider' means a legal entity fulfilling the requirements of Article 3 and registered in a Member State where it is established, which grants access to EETS to an EETS User;	01. 2.66)	Пружалац услуге Европске електронске наплате путарине је правно лице на територији Европске уније које обавља делатност пружања услуге ЕЕНП и уписан је у регистар пружалаца ЕЕНП услуге, у држави чланици Европске уније у којој има седиште	ПУ		
2.3-9	(c) 'EETS User' means a (natural or legal) person who subscribes a contract with an EETS Provider in order to have access to EETS; (d) 'interoperability constituents' means any elementary component, group of components, subassembly or complete assembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into EETS upon which the interoperability of the service depends directly or indirectly, including both tangible objects and intangible objects such as software; (e) 'on-board equipment' means the complete set of hardware and software components required for providing EETS which is installed on board a vehicle in order to collect, store, process and remotely receive/transmit data; (f) 'suitability for use' means the ability of an interoperability constituent to achieve and maintain a specified performance when in service, integrated representatively into EETS in relation with a Toll Charger's system; (g) 'tariff class' means the set of vehicles treated similarly by a Toll Charger; (h) 'tariff scheme' means the allocation to tariff classes of the toll to be paid, as defined by a Toll	01. 29.2-3	Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а. Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Charger; (i) 'technical specification' means a specification as defined in Article 23 and Annex VI to Directive 2004/18/EC;					
2.10	(j) 'toll' means a charge, tax or duty levied in relation with circulating a vehicle in a toll domain;	01. 27.1-2	Пугарина је накнада за употребу јавног пута, његовог дела или путног објекта и плаћа се у износу који је се утврђује у зависности од категорије возила и дужине пређене деонице јавног пута, његовог дела или путног објекта. Пугарина обухвата инфраструктурну накнаду и накнаду за екстерне трошкове.	ПУ		
2.11-17	(k) 'Toll Charger' means a public or private organisation which levies tolls for the circulation of vehicles in an EETS domain; (l) 'Toll Context Data' means the information defined by the responsible Toll Charger necessary to establish the toll due for circulating a vehicle on a particular toll domain and conclude the toll transaction; (m) 'toll declaration' means a statement to a Toll Charger that confirms the circulation of a vehicle in a toll domain in a format agreed between the toll service provider and the Toll Charger; (n) 'toll domain' means an area of EU territory, a part of the European road network or a structure such as a tunnel, a bridge or a ferry where toll is collected; (o) 'toll regime' means the set of rules, including enforcement rules, governing the collection of toll in a toll domain; (p) 'toll transaction' means an action or sequence of actions in which a toll declaration is passed to the Toll Charger;			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	(q) 'vehicle classification parameters' means the vehicle related information according to which tolls are calculated based on the Toll Context Data.					
3.	<p>Requirements to be fulfilled by EETS Providers</p> <p>EETS Providers shall seek registration in a Member State where they are established, which shall be granted if they fulfil the following requirements:</p> <p>(a) hold EN ISO 9001 certification or equivalent;</p> <p>(b) demonstrate having the technical equipments and the EC declaration or certificate attesting the compliance of the interoperability constituents as laid down in Annex IV(1) to the present Decision;</p> <p>(c) demonstrate competence in the provision of electronic tolling services or in relevant domains;</p> <p>(d) have appropriate financial standing;</p> <p>(e) maintain a global risk management plan, which is audited at least every 2 years;</p> <p>(f) be of good repute.</p>	01. 29.2-3	Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а. Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
4.1	<p>Rights and obligations of EETS Providers</p> <p>1. EETS Providers shall conclude EETS contracts covering all EETS domains within 24 months following their registration in accordance with Article 19.</p> <p>The EETS Provider shall maintain its coverage of all EETS domains at all times. In the event of changes to the EETS domains or any other reason affecting full coverage, it shall re-establish full coverage within 6 months.</p>	01. 29.1-2	Управљач државног пута дужан је да приступи систему Европске електронске наплате путарине. Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	Члан 29. став 1. овог закона почиње да се примењује даном приступања Републике Србије Европској унији.
4.2-9	2. EETS Providers shall inform EETS Users of their EETS domains coverage and of any changes thereto.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>EETS Providers shall make a yearly declaration to the Member State of registration concerning their EETS domains coverage.</p> <p>3. When necessary, EETS Providers shall provide EETS Users with OBE which fulfils the relevant technical requirements laid down in this Decision. They shall provide evidence that those requirements are fulfilled.</p> <p>4. EETS Providers shall monitor the performance of their service level. They shall have in place audited operational processes which provide for appropriate measures to be taken where performance problems or integrity breaches are detected.</p> <p>5. EETS Providers shall provide appropriate service and technical support in order to ensure the correct personalization of on-board equipment. EETS Providers shall be responsible for fixed vehicle classification parameters stored in on-board equipment or in their information system. Variable vehicle classification parameters, which can vary from trip to trip or within a trip and are intended to be introduced by in-vehicle intervention shall be configurable through an appropriate humanmachine interface.</p> <p>6. EETS Providers shall keep lists of invalidated on-board equipment related to their EETS contracts with the EETS Users. Such lists shall be maintained in strict compliance with the Community rules on the protection of personal data as set out, inter alia, in Directive 95/46/EC and Directive 2002/58/EC.</p> <p>7. EETS Providers shall make public their contracting policy towards EETS Users.</p> <p>8. Invoicing of individual EETS Users by EETS Providers shall clearly separate the service charges of the EETS Provider and tolls incurred, and shall specify, unless the user decides otherwise, at least,</p>				<p>допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>the time at which and the location where the tolls were incurred and the user-relevant composition of specific tolls.</p> <p>9. EETS Providers shall inform an EETS User as quickly as practicable of any toll non-declaration situation in relation to his account, offering where possible the opportunity to regularise the account before any enforcement action is taken.</p>					
4.10	10. EETS Providers shall collaborate with Toll Chargers in their enforcement efforts.			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
5.	<p>Rights and obligations of Toll Chargers</p> <p>1. Where an EETS domain does not comply with the technical and procedural EETS interoperability conditions set by Directive 2004/52/EC and this Decision, the responsible Toll Charger shall assess the problem with the involved stakeholders and, if within its sphere of responsibilities, take remedial actions in view to ensure EETS interoperability of the toll system. If the case arises, the Toll Charger shall inform the Member State in order to update the register referred to under Article 19(1)(a).</p> <p>2. Each Toll Charger shall develop and maintain an EETS domain statement setting out the general conditions for EETS Providers for accessing their toll domains, in accordance with Annex I.</p> <p>3. Toll Chargers shall accept on a non-discriminatory basis any EETS Provider requesting to provide EETS on the EETS domain(s) under the Toll Charger's responsibility.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>Acceptance of an EETS Provider in a toll domain shall be governed by compliance with the general conditions set out in the EETS domain statement with the objective to complete negotiations within the timeframe indicated in Article 4(1) and may also be subject to specific contractual conditions.</p> <p>If a Toll Charger and an EETS Provider cannot reach an agreement, the matter may be referred to the Conciliation Body responsible for the relevant toll domain.</p> <p>4. The toll charged by Toll Chargers to EETS Users shall not exceed the corresponding national/local toll.</p> <p>5. Toll Chargers shall accept on their EETS domains any operational on-board equipment from EETS Providers with whom they have contractual relationships which have been certified in accordance with Annex IV and which do not appear on a list of invalidated on-board equipment referred to in Article 7(3).</p> <p>Toll Chargers shall keep on their website an easily accessible public list of all EETS Providers with whom they have a contract.</p> <p>6. A Toll Charger may require an EETS Provider's collaboration to perform unannounced and detailed toll system tests involving vehicles circulating or having recently circulated on the Toll Charger's EETS domain(s). The number of vehicles submitted to such tests over a year for a particular EETS Provider shall be commensurate with the yearly average traffic or traffic projections of the EETS Provider on the Toll Charger's EETS domain(s).</p> <p>7. In the event of an EETS dysfunction attributable to the Toll Charger, the Toll Charger shall provide</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>for a degraded mode of service enabling vehicles with the equipment referred to in paragraph 5 to circulate safely with a minimum of delay and without being considered as toll evaders.</p> <p>8. Toll Chargers shall collaborate in a non discriminatory way with EETS Providers and/or manufacturer and/or notified body with a view to assessing the suitability for use of interoperability constituents on their toll domains.</p>					
6.	<p>Toll Context Data</p> <p>Toll Chargers shall communicate any changes to their Toll Context Data to the Member State(s) in which their toll domains are located relating inter alia to the following:</p> <p>(a) definition of the EETS domain, in particular its geographic extension and infrastructure subject to toll;</p> <p>(b) nature of toll and levy principles;</p> <p>(c) vehicles liable to toll;</p> <p>(d) vehicle classification parameters (such as number of axles, maximum permissible weight of trailer, suspension type, etc.) with their mapping into the Toll Charger's tariff structure;</p> <p>(e) toll declarations required.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
7.	<p>Tolls</p> <p>The toll shall be determined by the Toll Charger according inter alia to the vehicle's classification. A vehicle's classification shall be determined on the basis of the vehicle classification parameters in Annex VI. In the event of a discrepancy between the vehicle classification used by the EETS Provider and the Toll Charger, the Toll Charger's classification shall prevail, unless an error can be</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>demonstrated.</p> <p>2. In addition to requiring payment from an EETS provider for any substantiated toll declaration, a Toll Charger may require payment from an EETS Provider for any substantiated toll non-declaration relative to any user account managed by that EETS Provider.</p> <p>3. Where an EETS Provider has sent a Toll Charger a list of invalidated on-board equipment referred to in Article 4(6), the EETS Provider shall not be held liable for any further toll incurred through the use of such invalidated on-board equipment. The number of entries in the list of invalidated OBE, the list's format and its updating frequency shall be agreed between Toll Chargers and EETS Providers.</p> <p>4. In microwave-based toll systems Toll Chargers shall communicate substantiated toll declarations to EETS Providers for tolls incurred by their respective EETS Users.</p>					
8.	<p>Accounting</p> <p>Where an organisation provides both Toll Charger and EETS Provider services, Member States shall take the measures necessary to ensure that separate profit and loss accounts and balance sheets are kept and published separately for each type of activity and that cross subsidies between the two activities are excluded.</p> <p>The accounting systems for Toll Charger and EETS Provider activities shall be kept separate and from accounts relating to any other type of activities so that a clear evaluation can be made of the costs and benefits related to EETS provision.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
9.	<p>Rights and obligations of EETS Users</p> <p>1. EETS Users may subscribe to EETS through any</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>EETS Provider, regardless of nationality, State of residence or the State in which the vehicle is registered. When entering into a contract, EETS users shall be duly informed about the processing of their personal data and the rights stemming from applicable legislation on the protection of personal data.</p> <p>2. EETS Users shall ensure that all user and vehicle data they provide to the EETS Provider are correct.</p> <p>3. EETS Users shall take all possible measures to ensure that the on-board equipment is operational whilst the vehicle is circulating within an EETS domain.</p> <p>4. EETS Users shall operate on-board equipment in accordance with the EETS Provider's instructions, in particular as these apply to the declaration of variable vehicle parameters.</p> <p>5. The payment of a toll by an EETS User to its EETS Provider shall be deemed to fulfil the EETS User's payment obligations towards the relevant Toll Charger.</p>				предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
10.	<p>Establishment and functions</p> <p>1. Each Member State with at least one EETS domain shall designate or establish a Conciliation Body in order to facilitate mediation between Toll Chargers with a toll domain located within its territory and EETS Providers which have contracts or are in contractual negotiations with those Toll Chargers.</p> <p>The Conciliation Body shall especially be empowered to examine whether the contractual conditions imposed by a Toll Charger on different EETS Providers are non-discriminatory and a fair reflection of the costs and risks of the parties to the</p>	01. 29.2	Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>contract.</p> <p>2. That Member State shall take the necessary measures to ensure that its Conciliation Body is independent in its organisation and legal structure from the commercial interests of Toll Chargers and EETS Providers.</p>					
11.	<p>Mediation procedure</p> <p>1. A Toll Charger or an EETS Provider should request the relevant Conciliation Body to intervene in any dispute relating to their contractual relations or negotiations.</p> <p>2. The Conciliation Body shall state within a period of 1 month following the receipt of a request for it to intervene whether all documents necessary for the mediation are in its possession.</p> <p>3. The Conciliation Body shall issue its opinion on a dispute no later than 6 months after receipt of the request for it to intervene.</p> <p>4. In order to facilitate its tasks, Member States shall empower the Conciliation Body to request relevant information from Toll Chargers, EETS Providers and any third parties active in the provision of EETS within the Member State concerned.</p> <p>5. The national Conciliation Bodies shall exchange information about their work, guiding principles and practices.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
12.	<p>Single continuous service</p> <p>Member States shall ensure that EETS shall be provided to EETS Users as a single continuous service. This means that:</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	(a) once the vehicle classification parameters, including the variable ones, have been stored and/or declared no further in-vehicle human intervention is required during a journey unless there is a modification to the vehicle's characteristics; (b) human interaction with a particular piece of on-board equipment shall stay the same whatever the EETS domain.				подзаконских аката.	
13.	<p>Requirements to be fulfilled by EETS</p> <p>1. EETS shall meet the essential requirements laid down in Annex III.</p> <p>2. In addition to tolling, the EETS on-board equipment should enable implementation of future other location-based services. The use of EETS on-board equipment for the purpose of other services shall not interfere with toll operations on any toll domain.</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
14.	<p>Interoperability constituents</p> <p>1. Interoperability constituents, including interfaces, shall meet the requirements laid down in Annex II. Member States shall consider as complying with the relevant essential requirements those interoperability constituents which bear the CE marking.</p> <p>2. Assessment of the conformity to specifications and/or suitability for use of interoperability constituents shall be carried out as set out in Annex IV.</p> <p>EETS interoperability constituents may bear the CE marking if they are covered by 'EC' declarations of conformity to specifications and/or suitability for use.</p> <p>3. Declarations of conformity to specifications</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>and/or suitability for use shall be drawn up by the manufacturer of the interoperability constituents, the EETS Provider or an authorized representative in accordance with Annex IV.</p> <p>The content of the declaration shall be as set out in Part 3 of Annex IV.</p> <p>4. Member States shall not, on grounds concerning this Decision, prohibit, restrict or hinder the placing on the market of interoperability constituents for use in EETS where they bear the CE marking or declaration of conformity to specifications and/or suitability for use. In particular, they may not require checks which have already been carried out as part of the procedure for checking conformity to specifications and/or suitability for use.</p> <p>5. When EETS relevant technical specifications are published after adoption of this Decision, the Commission shall consider their applicability in accordance with the procedure referred to in Article 5(2) of Directive 2004/52/EC.</p>					
15.	<p>1. Where a Member State has reason to believe that interoperability constituents bearing a CE marking and placed on the market are unlikely, when used as intended, to meet the essential requirements, it shall take all necessary steps to restrict their field of application, prohibit their use or withdraw them from the market. The Member State shall forthwith inform the Commission of the measures taken and give the reasons for its decision, stating in particular whether failure to conform is due to:</p> <p>(a) incorrect application of technical specifications;</p> <p>(b) inadequacy of technical specifications.</p> <p>2. The Commission shall consult the parties</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>concerned as quickly as possible.</p> <p>(a) Where, following that consultation, the Commission establishes that the measure is justified, it shall forthwith inform the Member State concerned as well as the other Member States.</p> <p>(b) Where, following consultation with the parties concerned, the Commission establishes that the measure is unjustified, it shall forthwith inform the Member State concerned, as well as the manufacturer or its authorised representative established within the Community and the other Member States.</p> <p>3. Where interoperability constituents bearing the CE marking fail to comply with interoperability requirements, the competent Member State shall require the manufacturer or its authorized representative established in the Community to restore the interoperability constituent to a state of conformity to specifications and/or suitability for use under the conditions laid down by that Member State and shall inform the Commission and the other Member States thereof.</p>					
16.	<p>Any decision concerning the assessment of conformity to specifications or suitability for use of interoperability constituents and any decision taken pursuant to Article 15 shall set out in detail the reasons on which it is based. It shall be notified as soon as possible to the party concerned, together with an indication of the remedies available under the laws in force in the Member State concerned and of the time limits allowed for the exercise of such remedies.</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	
	<p>Notified bodies</p> <p>1. Member States shall notify to the Commission</p>			НУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
17.	<p>and the other Member States any bodies entitled to carry out or supervise the procedure for the assessment of conformity to specifications or suitability for use referred to in Annex IV, indicating each body's area of competence, and the identification numbers obtained in advance from the Commission. The Commission shall publish in the Official Journal of the European Union the list of bodies, their identification numbers and areas of competence, and shall keep the list updated.</p> <p>2. Member States shall apply the criteria provided for in Annex V for the assessment of the bodies to be notified. Bodies meeting the assessment criteria provided for in the relevant European standards shall be deemed to meet the said criteria.</p> <p>3. A Member State shall withdraw approval from a body which no longer meets the criteria referred to in Annex V. It shall forthwith inform the Commission and the other Member States thereof.</p> <p>4. Where a Member State or the Commission considers that a body notified by another Member State does not meet the relevant criteria, the matter shall be referred to the Electronic Toll Committee, which shall deliver its opinion within 3 months. In the light of the opinion of the Committee, the Commission shall inform the Member State in question of any changes that are necessary for the notified body to retain the status conferred upon it.</p>				предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	
18.	<p>Coordination Group</p> <p>A Coordination Group (hereinafter the Coordination Group) of the bodies notified under Article 17(1) of this Decision shall be set up as a working group of the Electronic Toll Committee, in</p>			НУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>accordance with the Committee's Rules of Procedure.</p> <p>The Coordination Group shall compile and maintain a comprehensive list of standards, technical specifications and normative documents against which EETS interoperability constituents' conformity to specifications and suitability for use can be assessed. The Coordination Group shall serve as a forum for discussing any problems that may arise in relation to the conformity to specifications and suitability for use assessment procedures and for proposing solutions to these problems.</p>					
19.	<p>Registers</p> <p>1. For the purposes of the implementation of this Decision, each Member State shall keep a national electronic register of the following:</p> <p>(a) the EETS domains within their territory, including information relating to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the corresponding Toll Chargers, — the tolling technologies employed, — the Toll Context Data, — the EETS domain statement, — the EETS Providers having EETS contracts with the Toll Chargers active in their area of competence. <p>A Member State shall enter modifications to the Toll Chargers register, including where applicable the date of their entry into force, immediately after these modifications have been adopted, taking into account Annex VI(3) and (4);</p> <p>(b) the EETS Providers to whom it has granted</p>	01. 29.2	Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>registration according to Article 3.</p> <p>Unless otherwise specified, Member States shall verify at least once a year that requirements (a), (d), (e) and (f) in Article 3 and Article 4(2) are still met and update the register accordingly. The register shall also contain the conclusions of the audit foreseen in Article 3(e). A Member State shall not be held liable for the actions of the EETS Providers mentioned in its register.</p> <p>2. Member States shall take all necessary measures to ensure that all the data contained in the national electronic register is kept up-to-date and is accurate.</p> <p>3. The registers shall be electronically accessible to the public.</p> <p>4. These registers shall be available within 9 months of the entry into force of this Decision.</p> <p>5. The Member States authorities in charge of the registers shall communicate by electronic means to their counterparts in the other Member States and the Commission the registers of EETS domains and EETS Providers at the end of each calendar year. Any inconsistencies with the situation in a Member State shall be brought to the attention of the Member State of registration and of the Commission.</p>					
20.	<p>Pilot toll systems</p> <p>To allow for EETS technical development Member States may temporarily authorise, on limited parts of their toll domain and in parallel to the EETS compliant system, pilot toll systems incorporating new technologies or new concepts which do not comply with one or more provisions of Directive 2004/52/EC or this Decision. Such authorisation shall be subject to the prior</p>			НП	(Опциона облигација)	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	approval of the Commission. The initial period of such authorisation shall not exceed 3 years. EETS Providers shall not be required to participate in pilot toll systems.					
21.	Report By 18 months after entry into force of this Decision at the latest, the Commission shall draw up a report on the state of advancement of EETS deployment.			НП	Обавеза Европске комисије	
22.	Addressees This Decision is addressed to the Member States.			НП	Прелазне и завршне одредбе	
ANNEX I	CONTENTS OF AN EETS DOMAIN STATEMENT An EETS domain statement shall contain the following information: 1. A section on the requirements towards EETS Providers which shall include at least the fixed charges imposed on EETS Providers based on the costs for the Toll Charger to provide, operate and maintain an EETS compliant system in its toll domain when such costs are not included in the toll. This may include as well provisions on a bank guarantee or equivalent financial instrument, which shall not exceed the average monthly toll transaction amount paid by the EETS Provider for this toll domain. This amount shall be determined on the basis of the total toll transaction amount paid by the EETS Provider for this toll domain the previous year. For new companies the amount shall be based on the expected average monthly toll transactions payable by the EETS Provider for this toll domain according to the number of contracts and average toll per contract estimated in the EETS Provider's business plan. 2. A section on procedural conditions, which shall be non-discriminatory and include at least:	01. 29.2-3	Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а. Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута.	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(a) Toll transaction policy (authorisation parameters, toll context data, black lists etc.);</p> <p>(b) procedures and Service Level Agreement (such as format for communicating toll declaration data, times and periodicity for the transfer of toll declaration data, accepted percentage of missed/erroneous tolls, accuracy of toll declaration data, operational availability performance etc.);</p> <p>(c) Invoicing policy;</p> <p>(d) Payment policy;</p> <p>(e) Commercial conditions, which shall be agreed upon by bilateral negotiations between the Toll Charger and the EETS Provider including service level requirements.</p>					
ANNEX II	<p>EETS STAKEHOLDER ROLES AND INTERFACES</p> <p>1. EETS Users do not interact directly with Toll Chargers as part of EETS. Interactions between EETS Users and EETS Providers (or their OBE) can be specific to each EETS Provider without compromising EETS interoperability.</p> <p>2. Electronic interfaces between EETS Providers and Toll Chargers fall into two categories: Electronic interfaces at the roadside between the EETS Provider's OBE and the Toll Charger's fixed or mobile equipment, and electronic interfaces between the respective back office systems.</p> <p>3. As a minimum, standardised roadside interfaces between OBE and Toll Chargers' fixed or mobile equipment shall enable:</p> <p>(a) DSRC (Dedicated Short-Range Communication) charging transactions;</p> <p>(b) Real-time compliance checking transactions;</p> <p>(c) Localisation augmentation (where applicable).</p>	01. 29.2-3	<p>Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.</p> <p>Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута.</p>	ДУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>EETS Providers must implement all these three interfaces in their OBE. Toll Chargers may implement any or all of these interfaces in their fixed or mobile roadside equipment according to their requirements.</p> <p>4. As a minimum, the following standardised back office interfaces must be implemented by all EETS Providers. Toll Chargers must implement each interface, but can choose only to support either the GNSS or DSRC charging process.</p> <p>(a) Exchange of toll declaration data between EETS Providers and Toll Chargers, specifically:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Submission and validation of claims for toll payment based on DSRC charging transactions, — Submission and validation of GNSS toll declarations; <p>(b) Invoicing/settlement;</p> <p>(c) Exchange of information to support exception handling:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in the DSRC charging process, — in the GNSS charging process; <p>(d) Exchange of EETS blacklists;</p> <p>(e) Exchange of trust objects;</p> <p>(f) Sending of Toll Context Data from Toll Chargers to EETS Providers.</p>					
ANNEX III	<p>ESSENTIAL REQUIREMENTS</p> <p>1. General requirements</p> <p>1.1. Safety/Health</p> <p>Any devices intended to be handled by users must be so designed as not to impair the safe operation of the devices or the health and safety of users if used in a foreseeable manner not in accordance with the posted</p>	01. 29.2-3	<p>Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.</p> <p>Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач</p>	ДУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>instructions.</p> <p>1.2. Reliability and availability The monitoring and maintenance of fixed or movable components that are involved in the functioning of EETS must be organised, carried out and quantified in such a manner as to maintain their operation under the intended conditions. The design of EETS must be such as to enable the system to continue its mission in case of components malfunction or failure, possibly in a degraded mode, with a minimum of delay for EETS Users.</p> <p>1.3. Environmental protection The on-board equipment and the ground infrastructure must be designed and manufactured in such a way as to be electro-magnetically compatible with the installations, equipment and public or private networks with which they might interfere.</p> <p>1.4. Technical compatibility Where they are interfacing within the framework of EETS the technical characteristics of the EETS Providers and Toll Chargers equipment must be compatible.</p> <p>1.5. Security/Privacy</p> <p>1. EETS shall provide means to protect Toll Chargers, EETS Providers and EETS Users against fraud/abuse.</p> <p>2. EETS shall provide security features relative to the protection of data stored, handled and transferred between stakeholders in the EETS environment. The security features shall protect the interests of EETS stakeholders from harm or damage caused by lack of availability, confidentiality, integrity, authentication,</p>		<p>државног пута.</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>nonrepudiation and access protection of sensitive user data appropriate to a European multi-user environment.</p> <p>2. Specific requirements</p> <p>2.1. Infrastructure requirements</p> <p>2.1.1. General</p> <p>2.1.1.1. With a view to ensure the interoperability throughout the Community, for users, of the electronic toll systems that have already been introduced in the Member States and of those to be introduced in the future in the framework of the European Electronic Toll Service, the EETS infrastructure subsystem shall be compliant with Directive 2004/52/EC Article 2(1) and Article 4(3).</p> <p>2.1.1.2. EETS infrastructure shall ensure that the accuracy of toll declaration data is commensurate with the toll regime requirements in view to guarantee equality of treatment between EETS Users relative to tolls and charges (fairness).</p> <p>2.1.1.3. In conformity with the EETS interface requirements described in Annex II, common communication protocols between Toll Chargers and EETS Providers equipment shall be implemented. EETS Providers shall, through interoperable communication channels, provide Toll Chargers secured information relative to tolling operations and control/enforcement in conformity with applicable technical specifications.</p> <p>2.1.1.4. EETS shall provide means for Toll Chargers to easily and unambiguously detect whether a vehicle circulating on their toll domain and allegedly using EETS is actually equipped with a validated and properly functioning EETS OBE providing truthful information.</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>2.1.1.5. The OBE shall provide the means for Toll Chargers to identify the responsible EETS Provider. The OBE shall, regularly monitor this feature, invalidate itself if an irregularity is detected and, where possible, inform the EETS Provider of the anomaly.</p> <p>2.1.1.6. Where applicable, EETS equipment shall be designed in such a manner that its interoperability constituents utilise open standards.</p> <p>2.1.1.7. EETS on-board equipment shall provide a human-machine interface, which indicates to the user that the OBE is functioning properly, and an interface for declaring variable toll parameters as well as for indicating the settings of those parameters.</p> <p>2.1.1.8. OBE shall be integrated in a safe and secure way. Its fitment will be compliant with prescriptions relative to vehicles forward vision (1) and interior fittings (2).</p> <p>2.1.1.9. Where applicable Toll Chargers shall inform drivers, through roadside signage or other means, of the requirement to pay a toll or charge for circulating a vehicle in a toll domain, and in particular when they enter and leave a toll domain.</p> <p>2.1.2. Microwave technologies based toll systems EETS microwave technologies-based applications will support: — for EETS Providers' OBE: both EN1 5509 and ETSI ES 200674-1 and its related Technical Reports for protocol implementation; — for Toll Chargers' fixed and mobile roadside equipment: EN 15509. Within Italy, Toll Chargers'</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>fixed and mobile roadside equipment may support instead ETSI ES 200674-1 and its related Technical Reports for protocol implementation.</p> <p>2.1.3. Global Navigation Satellite System (GNSS) based toll systems EETS Providers shall monitor the availability of Navigation and Positioning satellite localisation data. EETS Providers shall inform Toll Chargers of difficulties they may have to establish toll declaration data related to the reception of satellite signals. Toll Chargers shall use the information received to identify problem areas and, where necessary, provide augmentation localisation signals, in agreement with EETS Providers.</p> <p>2.2. Operation and Management requirements 1. EETS shall fulfil the requirements of European legislation on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data. In particular, compliance shall be ensured with Directive 95/46/EC and Directive 2002/58/EC. 2. Toll Chargers and EETS Providers shall determine contingency plans in view to avoid important traffic flow disruptions in case of EETS unavailability.</p>					
ANNEX IV	<p>CONFORMITY TO SPECIFICATIONS AND SUITABILITY FOR USE OF INTEROPERABILITY CONSTITUENTS</p> <p>‘EC’ DECLARATIONS</p> <p>1. Conformity to specifications</p>	01. 29.2-3	Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а. Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе	ДУ	Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>For assessing interoperability constituents conformity (including road side equipment and interfaces) with the requirements set out in this decision and all relevant technical specifications, the manufacturer of the interoperability constituents to be used in EETS provision or his authorised representative shall choose the procedures from among the modules listed in Decision 768/2008/EC. As a result, it shall draw up the interoperability constituents 'EC' declaration of conformity to specifications, where applicable subject to obtaining an examination certificate from a notified body.</p> <p>Depending on the chosen conformity assessment modules of Decision No 768/2008/EC, the 'EC' declaration of conformity to specifications covers the manufacturer's self-assessment or the assessment by a notified body or bodies of the intrinsic conformity of interoperability constituents, considered in isolation, to the specifications to be met.</p> <p>2. Suitability for use (interoperability of service)</p> <p>The suitability for use of interoperability constituents is assessed by operation or use of the constituents in service, integrated representatively into the EETS toll system of the Toll Charger(s) on whose domain the on-board equipment shall circulate over a specified operation time.</p> <p>To carry out such a type examination by in-service experience aiming to demonstrate the in-service interoperability of the interoperability constituents, the manufacturer, the EETS Provider or an</p>		интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута.			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>authorised representative shall:</p> <p>(a) either collaborate directly with the Toll Charger(s) on whose domain the on-board equipment shall circulate. In this case, the manufacturer, the EETS Provider or an authorised representative shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. place in service one (or more) specimens representative of the production envisaged; 2. monitor the in-service behaviour of the interoperability constituents by a procedure agreed and surveyed by the Toll Charger(s); 3. give evidence to the Toll Charger(s) that the interoperability constituents meet all the interoperability requirements of this (these) Toll Charger(s); 4. draw up a Declaration of suitability for use, conditional to obtaining a suitability for use attestation delivered by the Toll Charger(s). The Declaration of suitability for use covers the assessment by the Toll Charger(s) of the suitability for use of the EETS interoperability constituents within the EETS environment of this (these) Toll Charger(s); <p>and the Toll Charger(s) shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. agree with the programme for validation by in-service experience; 2. approve the monitoring procedure of the in-service behaviour in its (their) toll domains and carry out specific verifications; 					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>3. assess the in-service interoperability with its (their) system;</p> <p>4. attest the suitability for use on its (their) toll domains in case of successful behaviour of the interoperability constituents;</p> <p>(b) or apply to a notified body. In this case, the manufacturer, the EETS Provider or an authorised representative shall:</p> <p>1. place in service one (or more) specimens representative of the production envisaged;</p> <p>2. monitor the in-service behaviour of the interoperability constituents by a procedure approved and surveyed by the notified body (harmonised with the related Modules of Decision No 768/2008/EC);</p> <p>3. provide evidence to the notified body that the interoperability constituents meet all the requirements of this decision, including the results of in-service experience;</p> <p>4. draw up the 'EC' Declaration of suitability for use, conditional to obtaining a suitability for use certificate delivered by the notified body. The 'EC' declaration of suitability for use covers the assessment/judgement by the notified body of the suitability for use of the EETS interoperability constituents, considered within the EETS environment of the selected Toll Charger(s) and, in particular in cases where the interfaces are</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>involved, in relation to the technical specifications, particularly those of a functional nature, which are to be checked; and the notified body shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. take into consideration the declaration of conformity to specifications. Therefore the in-service examination shall not re-assess the type specifications already covered by the declaration of conformity, except where there is evidence that encountered non-interoperability problems are linked to such specifications; 2. organise the collaboration with the Toll Charger(s) selected by the manufacturer; 3. verify the technical documentation and the programme for validation by in-service experience; 4. approve the monitoring procedure of the in-service behaviour and carry out specific surveillance; 5. assess the in-service interoperability with Toll Charger(s) systems and operational processes; 6. issue a suitability for use certificate in case of successful behaviour of the interoperability constituents; 7. issue an explanatory report in case of unsuccessful behaviour of the interoperability constituents. The report shall also consider the problems which may arise as a result of non-compliance of a Toll Charger's systems and processes with relevant standards and technical specifications. If appropriate, the report shall make 					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>recommendations in view to resolve the problems.</p> <p>3. Contents of the 'EC' Declarations</p> <p>'EC' declarations of conformity to specifications and of suitability for use and the accompanying documents must be dated and signed.</p> <p>The declarations must be written in the same language as the instructions and must contain the following:</p> <p>(a) the Directive references;</p> <p>(b) the name and address of the manufacturer, EETS Provider or the authorised representative established within the Community (give trade name and full address, in the case of the authorised representative, also give the trade name of the manufacturer or constructor);</p> <p>(c) description of interoperability constituents (make, type, version, etc.);</p> <p>(d) description of the procedure followed in order to declare conformity to specifications or suitability for use;</p> <p>(e) all the relevant requirements met by the interoperability constituents and, in particular, their conditions of use;</p> <p>(f) where applicable, name and address of the Toll Charger(s)/notified body(ies) involved in the procedure followed in respect of conformity to specifications or suitability for use assessment;</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(g) where appropriate, reference to the technical specifications;</p> <p>(h) identification of the signatory empowered to enter into commitments on behalf of the manufacturer or of the manufacturer's authorised representative established within the Community.</p>					
ANNEX V	<p>MINIMUM CRITERIA WHICH MUST BE TAKEN INTO ACCOUNT BY MEMBER STATES WHEN NOTIFYING BODIES</p> <p>(a) The body shall be accredited according to the EN 45000 series of standards.</p> <p>(b) The body and the staff responsible for the checks must carry out the checks with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and must be free of any pressure and incentive, in particular of a financial type, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons affected by the results of the checks.</p> <p>(c) The body, its Director and the staff responsible for carrying out or supervising the checks may not become involved, either directly or as authorised representatives, in the design, manufacture, construction, marketing or maintenance of the interoperability constituents or in their use. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer or constructor and that body.</p> <p>(d) The body must possess or have access to the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked with the checks.</p>	01. 29.2-3	<p>Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.</p> <p>Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач државног пута.</p>	ДУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(e) The staff responsible for the checks must possess:</p> <ul style="list-style-type: none"> — proper technical and vocational training; — a satisfactory knowledge of the requirements relating to the checks that they carry out and sufficient practice in those checks; — the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the inspections conducted. <p>(f) The independence of the staff responsible for the checks must be guaranteed. No official must be remunerated either on the basis of the number of checks performed or of the results of those checks.</p> <p>(g) The body must take out civil liability insurance unless that liability is covered by the State under national law or unless the checks are carried out directly by that Member State.</p> <p>(h) The staff of the body are bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities in the State where they perform those activities) in pursuance of Directive 2004/52/EC and this Decision or any provision of national law implementing the Directive.</p>					
ANNEX VI	<p>VEHICLE CLASSIFICATION PARAMETERS</p> <p>1. General Provisions</p> <p>1.1. The set of vehicle classification parameters to be supported by EETS shall not restrict the choice of tariff schemes by Toll Chargers. EETS shall have flexibility to allow the set of classification parameters to evolve according to foreseeable future needs.</p>	01. 29.2-3	<p>Влада прописује начин успостављања и примене односно функционисања система Европске електронске наплате путарине, поступање управљача државног пута и пружаоца услуге ЕЕНП-а.</p> <p>Министарство прописује техничке захтеве, посебне услове и елементе интероперабилности, које морају испуњавати пружаоци услуге ЕЕНП-а са седиштем на територији Републике Србије и управљач</p>	ДУ	<p>Потпуно усаглашавање прописа са Директивом је предвиђено изменама и допунама Закона о путевима и усвајањем припадајућих подзаконских аката.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>1.2. A Toll Charger shall communicate the correspondence between the set of used vehicle classification parameters and its vehicle tariff classes for each tariff scheme applied in a toll domain under its responsibility in accordance with the provisions in Article 19 at least 3 months before its use.</p> <p>1.3. A Toll Charger shall publish the correspondence of its vehicle tariff classes with its tariffs structure for each tariff scheme applied in a toll domain under its responsibility in accordance with the provisions in Article 19.</p> <p>2. Vehicle Classification Parameters</p> <p>2.1. Without prejudice to General Provision 1.1 here-above, a Toll Charger may use as vehicle classification parameters:</p> <p>(a) any measurable vehicle parameter that can be unambiguously measured by its road side equipment;</p> <p>(b) any vehicle parameter that is supported by standard EN 15509 and ETSI ES 200674-1 and its related Technical Reports for protocol implementation;</p> <p>(c) the vehicle parameters which are mandatory in vehicles registration documents (1) and as standardised in CEN ISO/TS24534;</p> <p>(d) the variable vehicle classification parameters currently used in toll systems, e.g. number of axles (including lifted axles), presence of a trailer etc.;</p> <p>(e) the following environmental parameters;</p> <p>— the vehicle's emission class, i.e. its</p>		<p>државног пута.</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>environmental category in accordance to Council Directive 88/77/EEC (2) and Directive 2006/38/EC of the European Parliament and of the Council (3); — an harmonised CO₂ related parameter, e.g. the harmonised community code V.7 in vehicles registration documents.</p> <p>2.2. When circulating in a toll domain, a vehicle on-board equipment shall be capable to communicate its vehicle classification parameters and OBE status information to the toll-declaration monitoring equipment of the Toll Charger.</p> <p>3. New Vehicle Classification Parameters In case a Toll Charger intends to introduce new vehicle classification parameters, the Member State where the Toll Charger is registered shall inform the Commission and the other Member States thereof. The Commission shall refer the matter to the Electronic Toll Committee provided for in Article 5(1) of Directive 2004/52/EC and deliver its opinion within 6 months, in accordance with the procedure referred to in Article 5(2) of Directive 2004/52/EC.</p> <p>4. New Tariff Schemes</p> <p>4.1. Where a new tariff scheme is based on vehicle classification parameters already in use in at least one EETS domain, EETS Providers shall support the new tariff scheme as of the date of its entry into force;</p> <p>4.2. Where a new tariff scheme introduces one or more new vehicle classification parameters, the procedure under point 3 shall be followed.</p>					

