

ZAKON O PUTEVIMA

I. OSNOVNE ODREDBE

Predmet

Član 1.

Ovim zakonom uređuje se pravni položaj javnih i nekategorisanih puteva, uslovi i način upravljanja, zaštite i održavanja javnih puteva, posebni uslovi izgradnje i rekonstrukcije javnih puteva, izvori i način finansiranja izgradnje, rekonstrukcije, zaštite i održavanja puteva, sticanje prava svojine, inspekcijski nadzor, kao i druga pitanja od značaja za upravljanje, izgradnju, rekonstrukciju, zaštitu i održavanje javnih puteva.

Definicije

Član 2.

Pojedini izrazi, upotrebljeni u ovom zakonu, imaju sledeće značenje:

1) **put** je građevinski objekat namenjen za saobraćaj, odnosno utvrđena površina koju kao saobraćajnu površinu mogu da koriste svi ili određeni učesnici u saobraćaju, pod uslovima određenim ovim zakonom i drugim propisima;

2) **javni put** je put koji ispunjava propisane kriterijume za kategorizaciju od strane nadležnog organa i koji je nadležni organ proglasio kao takav;

3) **državni put** je javni put koji saobraćajno povezuje teritoriju države sa mrežom evropskih puteva i deo je mreže evropskih puteva, teritoriju države sa teritorijom susednih država, celokupnu teritoriju države, privredno značajna naselja na teritoriji države, područje dva ili više okruga ili područje okruga, kao i njegov deo koji prolazi kroz naselje u slučaju da nije izgrađen obilazni put pored naselja;

4) **autoput** je državni put namenjen za motorni saobraćaj, sa fizički razdvojenim kolovozima po smerovima, bez ukrštanja u istom nivou i sa potpunom kontrolom pristupa, koji ima najmanje dve saobraćajne i jednu zaustavnu traku za svaki smer i kao takav je obeležen propisanom saobraćajnom signalizacijom i opremom;

5) **potpuna kontrola pristupa** podrazumeva da je pristup moguć samo preko ulivno-izlivnih rampi sa saobraćajnim trakama za uključivanje, odnosno isključivanje na denivelisanim raskrsnicama;

6) **opštinski put** je javni put koji saobraćajno povezuje teritoriju opštine, odnosno grada, kao i teritoriju opštine, odnosno grada, sa mrežom državnih puteva;

7) **ulica** je javni put u naselju koji saobraćajno povezuje delove naselja;

8) **nekategorisani put** je put koji je nadležni organ proglasio nekategorisanim putem i koji je kao takav upisan u javne evidencije o nepokretnostima i pravima na njima;

9) **naselje** je izgrađeni funkcionalno objedinjen prostor na kome su obezbeđeni uslovi za život i rad ljudi i za zadovoljavanje zajedničkih potreba stanovnika, čije se granice utvrđuju planskim dokumentom i obeležene su propisanim saobraćajnim znakom na javnom putu;

10) **put van naselja** je deo javnog puta van granica naselja;

11) **put u naselju** je deo javnog puta unutar granica naselja koje su određene planskim dokumentom jedinice lokalne samouprave;

12) **saobraćajna signalizacija i oprema** jesu sredstva i uređaji za regulisanje saobraćaja, saobraćajni znakovi, oznake na putu, uređaji za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova, branici ili polubranici na prelazu puta preko železničke pruge, privremena saobraćajna signalizacija, svetlosne oznake na putu i druge oznake na putu (oprema puta) u skladu sa propisima kojim se uređuje saobraćajna signalizacija;

13) **oprema za zaštitu javnog puta, saobraćaja i okoline** jesu elementi inteligentnih transportnih sistema, ventilacioni i sigurnosni uređaji u tunelima, objekti i uređaji za zaštitu puta i saobraćaja, kao i objekti i uređaji za zaštitu neposrednog okruženja puta (snegobrani, vetrobrani, zaštita od osulina, zaštita od buke i drugih štetnih uticaja na okolinu), instalacije rasvete i rasveta za potrebe saobraćaja, uređaji za evidenciju saobraćaja, putne meteorološke stanice i sl.;

14) **označavanje javnih puteva** jeste postupak definisanja kategorije i prostornog položaja puta (kilometarska i hektometarska stacionaža);

15) **evidencija o javnim putevima** jeste propisana sadržina saobraćajno-tehničkih podataka i postupak prikupljanja, odnosno obnavljanja tih podataka o javnim putevima;

16) **kategorizacija puteva** jeste podela javnih puteva na osnovu propisanih kriterijuma;

17) **kolovoz** jeste izgrađena površina puta po kojoj se odvija saobraćaj i čine ga saobraćajne trake (vozne, dodatne, zaustavne i sl.) za kretanje, odnosno mirovanje vozila i ivične trake;

18) **trotoar** je posebno uređen deo puta pored kolovoza namenjen prvenstveno za kretanje pešaka;

19) **biciklistička staza** je put namenjen za kretanje bicikala;

20) **kolovozna konstrukcija** jeste višeslojni kruti ili fleksibilan sistem koji služi da primi mehanička dejstva vozila i prenese ih na donji stroj javnog puta, radi bezbednog, nesmetanog i ekonomičnog kretanja vozila, bicikala i pešaka;

21) **kolovozni zastor** jeste završni sloj kolovozne konstrukcije;

22) **bankina** je element puta u nasipu koji obezbeđuje bočnu stabilnost puta i služi za postavljanje saobraćajne signalizacije i opreme puta;

23) **rigola** jeste element puta za prihvatanje i kontrolisano vođenje površinskih voda koji obezbeđuje stabilnost kolovozne konstrukcije;

24) **berma** je element puta između rigole i kosine useka i služi za zaštitu rigole od erodiranog materijala, postavljanje saobraćajne signalizacije i opreme puta, kao i za obezbeđenje preglednosti puta;

25) **razdelna traka** je element puta kojim se fizički razdvajaju smerovi vožnje i služi za postavljanje saobraćajne signalizacije i opreme, kao i elemenata putnog objekta;

26) **razdelni pojas** je razdelna traka širine veće od šest metara;

27) **zaštitna traka** jeste element javnog puta kojim se fizički razdvaja saobraćaj motornih vozila od ostalog saobraćaja;

28) **putni objekat** je građevinski objekat koji je sastavni deo puta: most, podvožnjak, nadvožnjak, vijadukt, propust, tunel, galerija, potporni zid, obložni zid i sl.;

29) **nadvožnjak** je objekat iznad puta kojim se reguliše ukrštanje u dva ili više nivoa sa drugim putevima, drugim infrastrukturnim sistemom ili železnicom;

30) **podvožnjak** je objekat u trupu puta kojim se reguliše ukrštanje u dva nivoa sa drugim putem, drugim infrastrukturnim sistemom ili železnicom;

31) **prateći sadržaji javnog puta** jesu površine, objekti, postrojenja i uređaji za efikasno upravljanje putevima i saobraćajem (funkcionalni sadržaji), kao i za pružanje usluga korisnicima puta (prateći sadržaji za potrebe korisnika);

32) **funkcionalni sadržaji puta** jesu površine, objekti, postrojenja i uređaji koji su namenjeni za efikasno upravljanje putem i saobraćajem na putu (baze za održavanje puta, centri za upravljanje saobraćajem, naplatne stanice i drugi sadržaji);

33) **prateći sadržaji puta za potrebe korisnika** jesu površine i objekti za pružanje različitih usluga korisnicima puta (stanice za snabdevanje motornih vozila gorivom, mesta za punjenje vozila na električni pogon, odmorišta, parkirališta, moteli, restorani, servisi, prodavnice i drugi objekti za pružanje usluga);

34) **autobusko stajalište** je posebno izgrađen deo puta, odnosno propisno obeležen deo kolovoza namenjen za zaustavljanje autobusa radi ukrcavanja i iskrcavanja putnika i utovara i istovara prtljaga;

35) **putno zemljište** je kontinualna površina unutar granica putnog zemljišta;

36) **granica putnog zemljišta** je linija sa obe strane useka i nasipa, udaljena najmanje jedan metar od linija koje čine krajnje tačke poprečnog profila puta, van naselja, mereno na spoljnu stranu;

37) **zaštitni pojas puta** je kontinualna površina merena od granice putnog zemljišta na spoljnu stranu čija je širina propisana ovim zakonom;

38) **pojas kontrolisane izgradnje** je kontinualna površina merena od granice zaštitnog pojasa na spoljnu stranu čija je širina ista kao širina zaštitnog pojasa na kojoj se ograničava vrsta i obim izgradnje objekata i koja služi za zaštitu javnog puta i saobraćaja na njemu;

39) **vazdušni prostor iznad kolovoza** je prostor u visini od najmanje sedam metara sa slobodnim prostorom u visini od najmanje 4,75 metara od najviše tačke kolovoza;

40) **raskrsnica** je mesto na kojem se ukrštaju, spajaju, odnosno razdvajaju saobraćajni tokovi na najmanje dva puta u istom ili različitim nivoima;

41) **spojna (ulivno-izlivna) rampa** je samostalni put za vođenje saobraćajnih tokova koji na denivelisanim raskrsnicama menjaju putni pravac;

42) **ukrštaj** je mesto ukrštanja puta sa drugim linijskim infrastrukturnim objektima u istom ili različitim nivoima;

43) **prilazni put** je put koji omogućava vlasniku, odnosno neposrednom držaocu nepokretnosti prilaz na javni put, odnosno nekategorisani put pored kojeg se nepokretnost nalazi;

44) **saobraćajni priključak** je uređena površina, deo javnog puta, na kojoj se međusobno povezuju javni, nekategorisani i prilazni putevi na način propisan ovim zakonom;

45) **zahtevana preglednost** je rastojanje potrebno za bezbedno zaustavljanje vozila ispred nepokretne prepreke na kolovozu puta koja mora biti obezbeđena na svakoj tački puta i koja se određuje na osnovu merodavnih vrednosti projektne brzine u oba smera vožnje;

46) **sused** je vlasnik, odnosno neposredni držalac zemljišta i objekata koji ima najmanje jednu zajedničku granicu sa katastarskom parcelom na kojoj je izgrađen put;

47) **upravljanje saobraćajem** jeste vođenje, praćenje i kontrola saobraćaja na javnom putu, odnosno deonici javnog puta;

48) **obustava saobraćaja** je kontrolisani prekid saobraćaja na putu;

49) **ograničenje saobraćaja** je zabrana kretanja pojedinih vrsta vozila na putu;

50) **vanredni prevoz** jeste prevoz vozilom, odnosno skupom vozila koja sama ili sa teretom prekoračuju propisima dozvoljeno osovinsko opterećenje, najveću dozvoljenu ukupnu masu, širinu, dužinu ili visinu;

51) **granica eksproprijacije** je linija do koje se vrši eksproprijacija a utvrđuje se na propisanom odstojanju merenom od granice putnog zemljišta na spoljnu stranu puta;

52) **pojas eksproprijacije** je kontinualna površina unutar granica eksproprijacije;

53) **inteligentni transportni sistemi (ITS)** jesu sistemi informacionokomunikacionih tehnologija u drumskom saobraćaju koji se odnose na puteve, vozila i učesnike u saobraćaju i koriste se za upravljanje saobraćajem i mobilnošću, kao i za veze sa ostalim vidovima saobraćaja;

54) **upravljač javnog puta** je javno preduzeće, privredno društvo i drugi oblici organizovanja koji u skladu sa zakonom kojim se uređuje položaj javnih preduzeća mogu da obavljaju delatnost od opšteg interesa;

55) **infrastrukturna naknada** je naknada koja treba da obezbedi povraćaj troškova izgradnje, održavanja, poslovanja i razvoja u vezi sa izgrađenom infrastrukturom;

56) **naknada eksternih troškova** je naknada troškova nastalih zbog zagađenja vazduha ili štetnih uticaja buke koja je posledica odvijanja saobraćaja;

57) **koncesiona putarina** je putarina koju ubira koncesionar u skladu sa ugovorom o koncesiji;

58) **interoperabilnost** je mogućnost sistema i pridruženih poslovnih procesa da nesmetano razmenjuju podatke;

59) **zaštita puta** jeste skup mera i zabrana koje se odnose na intervencije na putu, zaštitnom pojasu i pojasu kontrolisane izgradnje propisanih ovim zakonom u cilju njegove zaštite;

60) **održavanje javnog puta** jeste izvođenje radova i obavljanje usluga u okviru postojećeg putnog zemljišta kojima se obezbeđuje očuvanje karakteristika puta u stanju koje je bilo u trenutku njegove izgradnje ili rekonstrukcije i može biti redovno, rehabilitacija i urgentno;

61) **rekonstrukcija javnog puta** jeste izvođenje radova na postojećem putu i zaštitnom pojasu sa pripadajućim objektima puta kojima se mogu promeniti geometrijski elementi, položaj ili oprema postojećeg puta sa ciljem unapređenja funkcionalnih i konstruktivnih karakteristika puta u celini ili njegovih pojedinih elemenata ili objekata;

62) **tunel** je podzemni ili podvodni putni objekat namenjen za odvijanje saobraćaja;

63) **savetnik za bezbednost u tunelu** je lice koje kod upravljača javnog puta obavlja poslove kojima se obezbeđuje primena propisa kojima se uređuju tuneli;

64) **elektronska naplata putarine** je način bezkontaktne naplate pri kome vozila prolaze bez zaustavljanja ulaznom i izlaznom (naplatnom) saobraćajnom trakom korišćenjem elektronskog uređaja;

65) **EENP je Evropska elektronska naplata putarine** koja predstavlja sistem elektronske naplate putarine na teritoriji Evropske unije koji omogućava korisniku državnog puta, da na osnovu ugovora zaključenog sa pružaocem usluge EENP-a, stekne status korisnika usluge EENP-a;

66) **pružalac usluge Evropske elektronske naplate putarine** je pravno lice na teritoriji Evropske unije koje obavlja delatnost pružanja usluge EENP i upisan je u registar pružalaca EENP usluge u državi članici Evropske unije u kojoj ima sedište;

67) **procena uticaja puta na bezbednost saobraćaja** na mreži puteva jeste strateška komparativna analiza uticaja varijanti novog ili rekonstruisanog puta na bezbednost saobraćaja na mreži puteva;

68) **revizija projekata puta** sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta je nezavisna, formalna i sistematska provera projekta puta sa aspekta bezbednosti saobraćaja;

69) **provera bezbednosti saobraćaja na putu** je nezavisna, formalna i sistematska provera elemenata postojećeg puta sa aspekta bezbednosti saobraćaja;

70) **mapiranje rizika** je objektivni metod ocenjivanja bezbednosti puta na osnovu stvarnih neželjenih događaja na posmatranoj putnoj mreži;

71) **revizor** je nezavisno stručno lice koje poseduje licencu za revizora i koje sprovodi reviziju projekata puta sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta;

72) **proveravač** je nezavisno stručno lice koje poseduje licencu za proveravača za sprovođenje provere bezbednosti saobraćaja na putu.

Pravni status puteva

Član 3.

Javni i nekategorisani putevi su dobra u opštoj upotrebi, u javnoj su svojini i na njima se ne mogu sticati ni zasnivati stvarna prava, osim u slučajevima propisanim ovim zakonom.

Na javnom putu može se zasnovati pravo službenosti, odnosno drugo srodno pravo, radi izgradnje komunalnih, vodnih, energetskih objekata i objekata elektronskih komunikacija i povezane opreme, na način određen ovim zakonom.

Izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i korišćenje javnog puta mogu biti predmet koncesije u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo i koncesije i ovim zakonom.

Državni putevi I i II reda su u svojini Republike Srbije, izuzev državnih puteva, odnosno delova državnih puteva II reda koji se nalaze na teritoriji autonomne pokrajine koji su u svojini autonomne pokrajine.

Opštinski putevi, ulice i nekategorisani putevi (koji nisu deo državnog puta I i II reda) su u svojini jedinice lokalne samouprave na čijoj se teritoriji nalaze.

Putevi iz st. 4. i 5. ovog člana upisuju se u javne knjige o nepokretnostima i stvarnim pravima na njima, istovremeno sa upisom prava javne svojine na tim putevima, kao dobrima u opštoj upotrebi, i to prava svojine Republike Srbije na državnim putevima I i II reda, prava svojine autonomne pokrajine na državnim putevima II reda, odnosno delovima državnih puteva II reda koji se nalaze na teritoriji

autonomne pokrajine i prava svojine jedinice lokalne samouprave na opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima (koji nisu deo državnog puta I i II reda), u skladu sa propisima kojima se uređuju javne knjige o nepokretnostima i stvarnim pravima na njima.

Javni putevi upisuju se u javne knjige iz stava 6. ovog člana sa pripadajućim objektima i zemljištem na kojima su izgrađeni. U navedene javne knjige upisuju se i upravljači javnih puteva.

U javne knjige iz stava 6. ovog člana upisuju se i pravo službenosti, odnosno drugo srodno pravo, kao i koncesija za javni put, u skladu sa propisima kojima se uređuju javne knjige o nepokretnostima i pravima na njima.

U javne knjige iz stava 6. ovog člana upisuju se i promene na javnom putu i stvarnim pravima koja se zasnivaju na javnom putu, kao i promene na nekategorisanom putu.

Javni i nekategorisani putevi čine mrežu puteva.

II. JAVNI PUTEVI

Elementi javnog puta

Član 4.

Javni put obuhvata:

1) trup puta, koji čine donji stroj puta (nasipi, useci, zaseci, objekti, postrojenja i uređaji za odvodnjavanje puta i zaštitu puta od površinskih i podzemnih voda i sl.) i gornji stroj puta (kolovozna konstrukcija, ivične trake, ivičnjaci, rigole, bankine, berme, razdelne trake i sl.);

2) putne objekte;

3) saobraćajne priključke;

4) putno zemljište;

5) trotoare, pešačke i biciklističke staze u putnom zemljištu;

6) vazdušni prostor iznad kolovoza;

7) funkcionalne sadržaje puta;

8) saobraćajnu signalizaciju i opremu;

9) inteligentne transportne sisteme puta (ITS);

10) opremu za zaštitu puta, saobraćaja i okoline.

Javni put, pored elemenata iz stava 1. ovog člana, obuhvata i prateće sadržaje za potrebe korisnika puta, ukoliko su predviđeni tehničkom dokumentacijom za izgradnju ili rekonstrukciju javnog puta.

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo), bliže propisuje elemente koje javni put mora da obuhvata, odnosno elemente poprečnog profila puta, u odnosu na vrstu puta i uslove odvijanja saobraćaja.

Kategorizacija javnih puteva

Član 5.

Prema značaju saobraćajnog povezivanja javni putevi se dele na:

1) državne puteve:

(1) državne puteve I reda (saobraćajno povezuju teritoriju države sa mrežom evropskih puteva, odnosno deo su mreže evropskih puteva,

teritoriju države sa teritorijom susjednih država, celokupnu teritoriju države, kao i privredno značajna naselja na teritoriji države);

(2) državne puteve II reda (saobraćajno povezuju područje dva ili više upravna okruga ili područje upravnog okruga, kao i pogranična područja i granične prelaze sa mrežom državnih puteva);

2) opštinske puteve (saobraćajno povezuju teritorije opština, teritoriju opštine, odnosno grada, kao i teritoriju opštine, odnosno grada sa mrežom državnih puteva);

3) ulice (saobraćajno povezuju delove naselja).

Vlada propisuje kriterijume za kategorizaciju javnih puteva.

Vlada donosi akt o kategorizaciji državnih puteva na osnovu kriterijuma iz stava 2. ovog člana.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar) obrazuje komisiju za utvrđivanje ispunjenosti kriterijuma za kategorizaciju državnih puteva.

Skupština jedinice lokalne samouprave donosi akt o kategorizaciji opštinskih puteva i ulica na osnovu kriterijuma iz stava 2. ovog člana.

Podela javnih puteva prema položaju u prostoru

Član 6.

Prema položaju u prostoru i uslovima odvijanja saobraćaja javni putevi se dele na:

- 1) javne puteve van naselja;
- 2) javne puteve u naselju.

Javni put u naselju je deo javnog puta unutar granica naselja koje su obeležene propisanom saobraćajnom signalizacijom.

Skupština jedinice lokalne samouprave dužna je da odredi pravac i granice javnog puta u naselju.

Kolovozna konstrukcija ulica koje su istovremeno delovi državnih ili opštinskih puteva koji prolaze kroz naselja sa saobraćajnom signalizacijom, osim uređaja za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova, smatraju se delovima tih puteva.

Pravac, odnosno promena pravca državnog puta koji prolazi kroz naselje, određuje se odlukom skupštine jedinice lokalne samouprave, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Ministarstva.

Promena pravca državnog puta u naselju može da se vrši ako novi pravac državnog puta ispunjava, po svojim tehničkim karakteristikama, uslove koji se zahtevaju za tu kategoriju puta.

Odluka skupštine jedinice lokalne samouprave o pravcu, odnosno promeni pravca državnog puta koji prolazi kroz naselje, doneta bez saglasnosti iz stava 5. ovog člana, ništava je.

III. NEKATEGORISANI PUTEVI

Nekategorisani putevi

Član 7.

Jedinica lokalne samouprave uređuje i obezbeđuje obavljanje poslova koji se odnose na izgradnju, rekonstrukciju, održavanje, zaštitu, korišćenje, razvoj i upravljanje nekategorisanim putevima u naselju.

Grad može poveriti gradskoj opštini obavljanje poslova iz stava 1. ovog člana.

Nadležni organ jedinice lokalne samouprave dužan je da donese odluku o utvrđivanju nekategorisanih puteva u skladu sa zakonom kojim se uređuje lokalna samouprava i u skladu sa ovim zakonom.

Finansiranje izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite nekategorisanog puta obezbeđuje se iz sredstava budžeta jedinice lokalne samouprave, u skladu sa zakonom koji uređuje finansiranje lokalne samouprave.

Kategorizacija nekategorisanog puta

Član 8.

Na predlog jedinice lokalne samouprave, nekategorisani put može se uvrstiti u javni put u slučaju ispunjenosti kriterijuma iz člana 5. stav 2. ovog zakona, koji utvrđuje skupština jedinice lokalne samouprave, odnosno komisija iz člana 5. stav 4. ovog zakona.

IV. UPRAVLJANJE JAVNIM PUTEVIMA

Delatnost upravljanja

Član 9.

Upravljanje javnim putevima je delatnost od opšteg interesa.

Upravljanje javnim putevima obuhvata:

- 1) planiranje, projektovanje, izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu javnog puta;
- 2) vršenje investitorske funkcije na projektovanju, izgradnji, održavanju i rekonstrukciji javnog puta;
- 3) organizovanje i obavljanje stručnih poslova na projektovanju, izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i zaštiti javnog puta;
- 4) ustupanje radova na projektovanju, izgradnji, održavanju, rekonstrukciji i stručnom nadzoru javnog puta;
- 5) organizovanje stručnog nadzora nad izgradnjom, rekonstrukcijom, održavanjem i zaštitom javnog puta;
- 6) organizovanje i kontrolu naplate naknada za upotrebu javnog puta, vršenje javnih ovlašćenja;
- 7) praćenje stanja putne mreže;
- 8) zaštitu javnog puta;
- 9) označavanje javnog puta i vođenje evidencije o javnim putevima i o saobraćajno-tehničkim podacima za te puteve.

Upravljanje državnim putem, pored poslova iz stava 1. ovog člana, obuhvata i upravljanje saobraćajem i organizovanje i obavljanje brojanja vozila na državnom putu.

Upravljač javnog puta

Član 10.

Delatnost upravljanja državnim putevima obavlja javno preduzeće, odnosno društvo kapitala čiji je jedini vlasnik Republika Srbija.

Delatnost upravljanja državnim putevima II reda, odnosno delovima državnih puteva II reda, koji se nalaze na teritoriji autonomne pokrajine, obavlja javno preduzeće, odnosno društvo kapitala čiji je jedini vlasnik autonomna pokrajina.

Delatnost upravljanja državnim putevima može da obavlja i drugo društvo kapitala, kome je nadležni organ poverio obavljanje delatnosti upravljanja državnim putevima, u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo i koncesije.

Delatnost upravljanja opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima, koji nisu deo državnog puta I i II reda, može da obavlja javno preduzeće, odnosno društvo kapitala čiji je jedini vlasnik jedinica lokalne samouprave, kao i drugo društvo kapitala i preduzetnik, kome je nadležni organ jedinice lokalne samouprave poverio obavljanje delatnosti upravljanja opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima, u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo i koncesije.

Javno preduzeće, društvo kapitala ili preduzetnik koji obavlja delatnost upravljanja javnim putevima iz člana 9. stav 2. ovog zakona je upravljač javnog puta.

Ako javno preduzeće, društvo kapitala ili preduzetnik obavlja samo pojedine poslove iz člana 9. stav 2. ovog zakona, ne smatra se upravljačem javnog puta u smislu ovog zakona.

Izveštaji o izvršenoj kontroli i o stanju javnih puteva

Član 11.

Upravljač javnog puta dužan je da najmanje jednom u toku godine, a najkasnije do 1. septembra te godine, podnese godišnji izveštaj o izvršenoj kontroli i oceni stanja javnih puteva kojima upravlja.

Upravljač državnog puta, pored izveštaja iz stava 1. ovog člana dužan je da podnosi i petogodišnji izveštaj o izvršenoj kontroli i oceni stanja državnih puteva.

Izveštaj iz st. 1. i 2. ovog člana dostavlja se Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja, odnosno organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja.

Ministar propisuje sadržinu i formu izveštaja iz st. 1. i 2. ovog člana.

Planski akti upravljača javnog puta

Član 12.

Upravljač javnog puta donosi srednjoročni plan izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite puteva, godišnji program radova na izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i zaštiti javnih puteva, pojedinačne studije, uz prethodno pribavljeno mišljenje Ministarstva, odnosno organa autonomne pokrajine nadležnog za poslove saobraćaja, odnosno organa jedinice lokalne samouprave nadležnog za poslove saobraćaja.

Saglasnost na akte iz stava 1. ovog člana daje Vlada, kada te akte donosi upravljač državnog puta, odnosno izvršni organ autonomne pokrajine kada te akte donosi upravljač državnih puteva II reda koji se nalaze na teritoriji autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave kada te akte donosi upravljač opštinskih puteva i ulica.

Upravljač javnog puta dužan je da godišnji program radova na održavanju i zaštiti javnih puteva kojima upravlja, u zavisnosti od toga kojim putevima upravlja, dostavlja na saglasnost Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja, odnosno organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja, najkasnije do 1. novembra tekuće godine za narednu godinu.

Srednjoročni plan i godišnji program iz stava 1. ovog člana sadrži i aktivnosti koje se odnose na sprovođenje posebnih zahteva koje javni putevi moraju da ispune sa aspekta bezbednosti saobraćaja.

Srednjoročni plan i program radova na izgradnji i rekonstrukciji puteva, kao i pojedinačne studije, moraju biti usklađeni sa državnim odnosno lokalnim strateškim i planskim dokumentima.

Način održavanja i zaštite javnog puta

Član 13.

Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu puta, u cilju nesmetanog i bezbednog odvijanja saobraćaja uključujući i organizaciju naplate putarine.

Pri obavljanju delatnosti upravljanja putem, upravljač javnog puta dužan je da održavanje i zaštitu puta sprovodi u skladu sa propisima donetim na osnovu ovog zakona, kao i da se stara o zaštiti životne sredine.

Upravljač javnog puta odgovara za štetu koja nastane korisnicima puta zbog propuštanja blagovremenog obavljanja radova na održavanju puta propisanih ovim zakonom, odnosno zbog izvođenja tih radova suprotno propisanim tehničkim uslovima i načinu njihovog izvođenja.

Upravljanje saobraćajem na javnom putu

Član 14.

Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi upravljanje saobraćajem na javnim putevima u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost saobraćaja na putevima.

Upravljanje saobraćajem obezbeđuje se upotrebom:

1) inteligentnih transportnih sistema (telekomunikacionih, optičkih, elektronskih i stacionarnih uređaja za praćenje, snimanje, kontrolu, bezbednost i regulisanje saobraćaja, kontrolu stanja kolovoza i daljinsko obaveštavanje i upozoravanje, brojača saobraćaja, putnih meteoroloških stanica);

2) sistema i uređaja za naplatu putarine;

3) sigurnosne opreme u tunelima;

4) opreme i uređaja za zaštitu javnog puta, saobraćaja i okoline;

5) saobraćajne signalizacije.

Inteligentni transportni sistem (u daljem tekstu: ITS), razvija se i primenjuje u sledećim prioritetnim oblastima:

1) optimalna upotreba podataka o saobraćaju i putovanjima;

2) kontinuitet usluga ITS u upravljanju saobraćajem;

3) aplikacije ITS u funkciji bezbednosti saobraćaja na putevima i zaštiti korisnika puteva;

4) sistemi koji povezuju vozila i puteve.

U okviru prioritetnih oblasti iz stava 3. ovog člana, sledeće aktivnosti su prioritetne:

1) davanje informacija o prohodnosti puteva;

2) davanje informacija o bezbednosti saobraćaja i režimu odvijanja saobraćaja;

- 3) davanje informacija o saobraćaju u realnom vremenu;
- 4) pružanje usluga sistema e-poziva;
- 5) davanje informacija o sigurnim i bezbednim parkiralištima;
- 6) pružanje usluga rezervacije sigurnih i bezbednih parkirališta za teretna vozila i autobuse.

Evidencija o javnim putevima

Član 15.

Upravljač javnog puta dužan je da označava i vodi evidencije o javnim putevima.

Evidencije o javnim putevima sadrže:

- 1) podatke o putnim pravcima, ulicama, saobraćajnim čvorovima i saobraćajnim deonicama i
- 2) saobraćajno-tehničke podatke.

Ministar propisuje:

- 1) način označavanja javnih puteva i
- 2) vrstu i bližu sadržinu evidencija, način vođenja evidencija, način prikupljanja, odnosno obnavljanja podataka, kao i uslove korišćenja podataka iz evidencija o javnim putevima.

Član 16.

Deo državnog ili opštinskog puta koji, po izgradnji ili rekonstrukciji, ne pripada izgrađenom ili rekonstruisanom državnom ili opštinskom putu, ne smatra se delom tog puta.

Ako se deo državnog ili opštinskog puta iz stava 1. ovog člana i dalje koristi za saobraćaj, izvršice se njegova prekatgorizacija.

Ako se deo javnog puta iz stava 1. ovog člana ne koristi za saobraćaj, upravljač javnog puta dužan je da u roku od 30 dana od dana nastale promene, o tome obavesti organ nadležan za vođenje jedinstvene evidencije nepokretnosti u javnoj svojini, koji će u roku od 30 dana od dana prijema obaveštenja odlučiti o načinu i uslovima korišćenja zemljišta na kome se taj put nalazi.

Poveravanje vršenja javnih ovlašćenja

Član 17.

Upravljaču javnog puta poverava se vršenje javnih ovlašćenja koja se odnose na:

- 1) izdavanje uslova za izradu tehničke dokumentacije za izgradnju i rekonstrukciju saobraćajnog priključka na javni put i donošenje rešenja investitoru o ispunjenosti izdatih uslova;
- 2) izdavanje uslova za izradu tehničke dokumentacije, odnosno za postavljanje linijskog infrastrukturnog objekta na javnom putu i zaštitnom pojasu javnog puta (železnička infrastruktura, elektroenergetski vod, naftovod, gasovod, objekat visinskog prevoza, linijska infrastruktura elektronskih komunikacija, vodovodna i kanalizaciona infrastruktura i dr.) i donošenje rešenja investitoru o ispunjenosti izdatih uslova;
- 3) izdavanje saglasnosti za održavanje sportske ili druge priredbe na javnom putu;

- 4) izdavanje dozvole za obavljanje vanrednog prevoza na javnom putu;
- 5) izdavanje dozvole za prekomerno korišćenje javnog puta;
- 6) izdavanje odobrenja za postavljanje reklamnih tabli i panoa;
- 7) izdavanje odobrenja za postavljanje uređaja za obaveštavanje ili oglašavanje na javnom putu;
- 8) izdavanje saglasnosti za preusmeravanje saobraćaja na javni put u slučaju obavljanja radova na izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i zaštiti javnog puta.

Upravljaču državnog puta poverava se vršenje javnih ovlašćenja koja se odnose na izdavanje saglasnosti za izgradnju dodatnih elemenata državnog puta iz člana 84. stav 3. ovog zakona i izdavanje saglasnosti za izgradnju autobusnog stajališta iz člana 85. stav 2. ovog zakona.

Akti iz stava 1. tač. 4), 5), 6), 7) i 8) i stava 2. ovog člana izdaju se na osnovu prethodno izdatih saobraćajno-tehničkih uslova.

Upravljač javnog puta dužan je da odluči po zahtevu za:

- 1) izdavanje uslova za izradu tehničke dokumentacije iz stava 1. tač. 1) i 2) ovog člana u roku propisanom zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja;
- 2) izdavanje saglasnosti, odnosno dozvole iz stava 1. tač. 3), 4) i 8) ovog člana, u roku od osam radnih dana od dana podnošenja zahteva;
- 3) izdavanje dozvole, odnosno odobrenja iz stava 1. tač. 5), 6) i 7) ovog člana, u roku od 30 dana od dana podnošenja zahteva.

Upravljač državnog puta dužan je da odluči po zahtevu za izdavanje saglasnosti za izgradnju dodatnih elemenata državnog puta iz člana 84. stav 3. ovog zakona i izdavanje saglasnosti za izgradnju autobusnog stajališta iz člana 85. stav 2. ovog zakona, u roku od 15 dana od dana podnošenja zahteva.

Protiv akta iz stava 1. ovog člana, može se izjaviti žalba Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja, odnosno nadležnom organu jedinice lokalne samouprave, u roku od 15 dana od dana dostavljanja tog akta.

Upravljač javnog puta dužan je da o aktu donetom u vršenju javnih ovlašćenja vodi evidenciju koju ažurira na dnevnom nivou i objavljuje na svojoj internet stranici.

Ukoliko se rešenje iz stava 1. tač. 1) i 2) ovog člana izdaje investitoru koji je fizičko lice, evidencija sadrži ime, prezime i adresu investitora.

Evidencija o izdatim aktima iz stava 1. tač. 3) - 8) ovog člana sadrži podatke o pravnom licu, odnosno preduzetniku (naziv i sedište pravnog lica, odnosno preduzetnika).

Saobraćajno-tehnički uslovi

Član 18.

Saobraćajno-tehnički uslovi iz člana 17. stav 2. ovog zakona sadrže naročito:

- 1) oznaku i broj javnog puta;
- 2) naziv ili broj deonice javnog puta;
- 3) početnu i krajnju stacionažu deonice javnog puta;
- 4) početnu i krajnju stacionažu dela javnog puta za koji se izdaju saobraćajno tehnički uslovi;
- 5) opšte uslove;

- 6) posebne uslove;
- 7) katastarske parcele dela javnog puta za koji se izdaju saobraćajno-tehnički uslovi.

V. FINANSIRANJE JAVNIH PUTEVA

Izvori finansiranja

Član 19.

Finansiranje izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite javnog puta obezbeđuje se iz:

- 1) naknada za upotrebu javnog puta;
- 2) budžeta Republike Srbije, autonomne pokrajine i jedinice lokalne samouprave;
- 3) finansijskih kredita;
- 4) ulaganja domaćih i stranih lica;
- 5) drugih izvora u skladu sa zakonom.

Naknade za upotrebu javnog puta

Član 20.

Za upotrebu javnog puta plaćaju se naknade, i to:

- 1) naknada za vanredni prevoz;
- 2) naknada za postavljanje reklamnih tabli, reklamnih panoa, uređaja za obaveštavanje ili oglašavanje na državnom putu, odnosno na drugom zemljištu koje koristi upravljač državnog puta, u skladu sa propisima;
- 3) posebna naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta (u daljem tekstu: putarina);
- 4) naknada za prekomerno korišćenje javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta;
- 5) naknada za korišćenje delova putnog zemljišta javnog puta;
- 6) naknada za korišćenje drugog zemljišta koje koristi upravljač javnog puta;
- 7) naknada za postavljanje vodovoda, kanalizacije, električnih, telefonskih i telegrafskih vodova i sl. na javnom putu;
- 8) godišnja naknada za korišćenje komercijalnih objekata kojima je omogućen pristup sa javnog puta;
- 9) naknada za upotrebu državnog puta za vozila registrovana u inostranstvu.

Naknada iz stava 1. tač. 2), 6), 7) i 8) ovog člana plaća se prilikom zaključenja ugovora upravljača javnog puta sa licem koje plaća naknadu za upotrebu javnog puta.

Naknada iz stava 1. tačka 9) ovog člana primenjuje se po principu reciprociteta u skladu sa međunarodnim ugovorima i drugim međunarodnopravnim aktima koji se zaključuju radi sprovođenja međunarodnih ugovora.

Naknada iz stava 1. tačka 7) ovog člana ne plaća se ako su objekti, uređaji, oprema ili instalacije koji se postavljaju na javnom putu u javnoj svojini Republike Srbije, odnosno pravnog lica čiji je osnivač Republika Srbija.

Naknada iz stava 1. tačka 7) ovog člana ne plaća se ako su objekti, uređaji, oprema ili instalacije koji se postavljaju na javnom putu u javnoj svojini jedinice lokalne samouprave, odnosno pravnog lica čiji je osnivač ili većinski vlasnik jedinica lokalne samouprave.

Zabrana diskriminacije

Član 21.

Naknade za upotrebu javnih puteva ne mogu da se određuju na način na koji bi se diskriminirali korisnici javnih puteva prema nacionalnosti, državnoj pripadnosti, odnosno poslovnom sedištu, registraciji vozila, mestu polaska, odnosno odredištu.

Propisivanje naknada utvrđenih ovim zakonom koje se odnose na domaće i strane prevoznike, odnosno ostale učesnike u saobraćaju ne može da sadrži diskriminatorne odredbe.

Ovlašćenje za utvrđivanje visine naknada

Član 22.

Vlada utvrđuje visinu naknade iz člana 20. stav 1. tačka 9) ovog zakona.

Upravljač javnog puta utvrđuje visinu naknade iz člana 20. stav 1. tač. 1) - 8) ovog zakona.

Odluka o visini naknade iz stava 2. ovog člana za državni put, donosi se uz saglasnost Vlade, a za opštinski put, odnosno ulicu, uz saglasnost nadležnog organa jedinice lokalne samouprave.

Uplata sredstava ostvarenih od naknade

Član 23.

Sredstva ostvarena od naknada iz člana 20. stav 1. tač. 1) - 9) ovog zakona, predstavljaju prihod upravljača javnog puta, i to:

- 1) za upotrebu državnih puteva, upravljaču državnog puta;
- 2) za upotrebu opštinskih puteva i ulica, upravljačima tih puteva i ulica.

Naplata naknade iz člana 20. stav 1. tačka 9) ovog zakona, organizuje upravljač državnog puta na graničnim prelazima.

Namena korišćenja sredstava ostvarenih od naknada

Član 24.

Sredstva od naknada iz člana 20. ovog zakona, koriste se za izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu javnih puteva, kao i za troškove korišćenja i otplatu kredita za navedene namene.

Oslobađanje od obaveze plaćanja naknada

Član 25.

Naknada iz člana 20. stav 1. tačka 3) ovog zakona ne plaća se za vozila:

- 1) Ministarstva unutrašnjih poslova;
- 2) hitne pomoći;
- 3) Vojske Srbije i vozila mobilisana za potrebe Vojske Srbije;
- 4) profesionalnih vatrogasnih jedinica, dobrovoljnih vatrogasnih društava i vatrogasnih jedinica pravnih lica koja imaju vatrogasnu službu organizovanu po propisima o zaštiti od požara;

5) pod pratnjom i vozila sa prvenstvom prolaza, koja su određena zakonom kojim se uređuje bezbednost saobraćaja na putevima.

Član 26.

Naknada iz člana 20. stav 1. tačka 3) ovog zakona ne plaća se po odobrenju upravljača javnog puta za vozila:

1) osoba sa utvrđenim invaliditetom sa 80% ili više procenata telesnog oštećenja, odnosno osoba kod kojih je utvrđeno telesno oštećenje koje ima za posledicu nesposobnost donjih ekstremiteta 60% ili više procenata, za jedan lični automobil koji imaju u svom vlasništvu, odnosno koji koriste po osnovu ugovora o lizingu, kada se osoba sa utvrđenim invaliditetom nalazi u vozilu;

2) republičke inspekcije za državne puteve i republičke inspekcije za drumski saobraćaj;

3) privrednih društava i drugih pravnih lica, odnosno preduzetnika koji obavljaju poslove održavanja i zaštite javnog puta za čije korišćenje se plaća putarina;

4) koja su u funkciji organizovanja i naplate putarine;

5) za prevoz lica i materijalnih dobara u okviru domaćih ili međunarodnih humanitarnih akcija;

6) vozila međunarodnih mirovnih misija.

Za vozila iz stava 1. tač. 5) i 6) ovog člana dozvola se izdaje pojedinačnom vozilu za pojedinačnu vožnju.

Ministar bliže uređuje način i postupak izdavanja odobrenja iz stava 1. tačka 1) ovog člana.

VI. PUTARINA

Način određivanja i plaćanja

Član 27.

Putarina je naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta i plaća se u iznosu koji je se utvrđuje u zavisnosti od kategorije vozila i dužine pređene deonice javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta.

Putarina obuhvata infrastrukturnu naknadu i naknadu za eksterne troškove.

Popusti ili sniženja ne mogu se odobriti nijednom korisniku javnog puta u pogledu elementa putarine koji se odnosi na naknadu za eksterne troškove.

Bliže kriterijume za utvrđivanje visine naknade za upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta, uslove popusta ili sniženja infrastrukturne naknade, izgled i sadržinu računa koji se izdaje korisniku javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta za ukupan iznos naplaćene putarine, propisuje Ministar.

Upravljač javnog puta može, uz saglasnost Vlade, odobriti stimulatívne modele plaćanja za elektronsku naplatu putarine.

Elektronska naplata putarine (ENP)

Član 28.

Upravljač državnog puta dužan je da obezbedi elektronski sistem za naplatu putarine za upotrebu državnog puta, njegovog dela ili putnog objekta u skladu sa propisima koji uređuju oblast elektronskih komunikacija.

Način elektronske naplate putarine (u daljem tekstu: ENP) propisuje Ministar.

Evropska elektronska naplata putarine (EENP)

Član 29.

Upravljač državnog puta dužan je da pristupi sistemu Evropske elektronske naplate putarine.

Vlada propisuje način uspostavljanja i primene, odnosno funkcionisanja sistema EENP-a, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.

Ministar propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta.

Zaštita podataka o ličnosti

Član 30.

Upravljač državnog puta dužan je da podatke o ličnosti korisnika državnog puta, za potrebe naplate putarine, ENP i EENP, obrađuje u skladu sa propisima o zaštiti podataka o ličnosti i propisima o zaštiti podataka i sigurnosti u elektronskim komunikacijama.

Član 31.

Upravljač državnog puta za potrebe naplate putarine i ENP obrađuje sledeće podatke o ličnosti: video zapis vozila; registarske oznake vozila; datum, mesto i vreme započinjanja i okončanja upotrebe državnog puta.

Za potrebe izdavanja odobrenja iz člana 26. ovog zakona, upravljač državnog puta obrađuje sledeće podatke o ličnosti podnosioca zahteva: ime i prezime; jedinstveni matični broj građana; broj lične karte; fotografiju; adresu; marku i registarsku oznaku vozila; ime i prezime vlasnika vozila.

Podaci iz stava 1. ovog člana čuvaju se šest meseci, a najduže godinu dana od dana nastanka, odnosno do okončanja sudskog postupka ukoliko se video zapis koristi kao dokazni materijal.

Podaci iz stava 2. ovog člana čuvaju se najduže godinu dana od prestanka korišćenja izdatog odobrenja.

Upravljač državnog puta za potrebe ENP-a u svrhu zaključenja ugovora o kupoprodaji uređaja za ENP obrađuje sledeće podatke o ličnosti: ime i prezime; jedinstveni matični broj građana; broj lične karte; adresu; marku i registarsku oznaku vozila.

Podaci iz stava 5. ovog člana čuvaju se najduže godinu dana od dana isteka ugovora.

VII. ZAŠTITA JAVNIH PUTEVA I VANREDNI PREVOZ

Mere za sprečavanje ugrožavanja stabilnosti puta

Član 32.

Radi sprečavanja ugrožavanja stabilnosti javnog puta i obezbeđivanja uslova za nesmetano odvijanje saobraćaja i režima saobraćaja na javnom putu, nosilac prava službenosti na javnom putu, koncesionar i nosilac prava građenja, kao i drugih prava u skladu sa zakonom, može da izvodi radove na javnom putu (građenje, odnosno postavljanje linijskog infrastrukturnog objekta na javnom putu: železnička infrastruktura, elektroenergetski vod, naftovod, gasovod, objekat visinskog prevoza, linijska infrastruktura elektronskih komunikacija, vodovodna i kanalizaciona infrastruktura), ako je za izvođenje tih radova pribavio uslove i rešenje iz člana 17. stav 1. tačka 2) ovog zakona.

Zabrana izgradnje u zaštitnom pojasu

Član 33.

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

U zaštitnom pojasu iz stava 1. ovog člana može da se gradi, odnosno postavlja linijski infrastrukturni objekat: železnička infrastruktura, elektroenergetski vod, naftovod, gasovod, objekat visinskog prevoza, linijska infrastruktura elektronskih komunikacija, vodovodna i kanalizaciona infrastruktura i slično, ako su za izvođenje tih radova pribavljeni uslovi i rešenje iz člana 17. stav 1. tačka 2) ovog zakona.

Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi nadzor nad izvođenjem radova iz stava 2. ovog člana.

Širina zaštitnog pojasa

Član 34.

Zaštitni pojas sa svake strane javnog puta, van naselja, ima sledeće širine:

- 1) državni putevi I reda - autoputevi, 40 metara;
- 2) ostali državni putevi I reda, 20 metara;
- 3) državni putevi II reda, 10 metara;
- 4) opštinski putevi, 5 metara.

Izuzetno od stava 1. tačka 1) ovog člana, zaštitni pojas može biti i veće širine, ako je planskim dokumentom predviđena izgradnja funkcionalnih sadržaja puta i pratećih sadržaja puta za potrebe korisnika.

Odredbe stava 1. ovog člana u pogledu širina zaštitnog pojasa primenjuju se i u naseljima, osim ako to nije drugačije određeno planskim dokumentom.

Granica eksproprijacije

Član 35.

Granica eksproprijacije za javne puteve u izgradnji nalazi se sa svake strane javnog puta, mereno na spoljnu stranu od granice putnog zemljišta, na minimalnom odstojanju od:

- 1) autoputevi 5 metara;
- 2) ostali državni putevi I reda 3 metra;
- 3) državni putevi II reda 3 metra;
- 4) opštinski putevi 1 metar.

Pojas kontrolisane izgradnje

Član 36.

Pojas kontrolisane izgradnje, mereno od granica zaštitnog pojasa javnog puta, van naselja, ima sledeće minimalne širine:

- 1) autoputevi 40 metara;
- 2) ostali državni putevi I reda 20 metara;

- 3) državni putevi II reda 10 metara;
- 4) opštinski putevi 5 metara.

Izgradnja objekata u pojasu kontrolisane izgradnje dozvoljena je na osnovu donetih planskih dokumenata koji obuhvataju taj pojas.

Ograde, drveće i zasadi pored javnog puta

Član 37.

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

Preglednost raskrsnica javnog puta

Član 38.

Na raskrsnici javnog puta sa drugim putem i na ukrštanju javnog puta sa železničkom prugom u istom nivou, moraju se obezbediti zone zahtevane preglednosti u skladu sa tehničkim uslovima za projektovanje.

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

Vlasnik, odnosno neposredni držalac zemljišta, koje se nalazi na rastojanju kojim je određena zahtevana preglednost, dužan je da postupi po zahtevu upravljača javnog puta i ukloni zasade, ograde, drveće, predmete, materijale, postrojenja, uređaje i objekte iz stava 2. ovog člana, u cilju obezbeđenja zahtevane preglednosti puta.

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

Obaveze upravljača infrastrukturnog objekta postavljenog u javni put

Član 39.

Lice koje upravlja infrastrukturnim objektom ugrađenim, odnosno postavljenim u javni put: železnička infrastruktura, elektroenergetski vod, naftovod, gasovod, objekat visinskog prevoza, linijska infrastruktura elektronskih komunikacija, vodovodna i kanalizaciona infrastruktura, dužno je da održava taj objekat na način kojim se ne oštećuje javni put, odnosno ne ugrožava bezbednost saobraćaja ili ne ometa održavanje javnog puta.

Lice iz stava 1. ovog člana dužno je da u roku od osam dana pre početka radova obavesti upravljača javnog puta o radovima na održavanju objekta kojim upravlja.

U slučaju oštećenja, odnosno kvara objekata, postrojenja, uređaja, instalacija ili vodova iz stava 1. ovog člana, lice koje upravlja tim objektima, dužno je da bez odlaganja pristupi otklanjanju oštećenja, odnosno kvara i istovremeno o preduzetim radovima obavesti upravljača javnog puta.

Posle otklanjanja oštećenja, odnosno kvara na svom objektu, lice koje upravlja tim objektom dužno je da ukloni oštećenje na javnom putu i vrati ga u prvobitno i tehnički ispravno stanje.

Upravljač javnog puta dužan je da po prijemu obaveštenja iz st. 2. i 3. ovog člana obezbedi stručni nadzor nad izvođenjem radova iz st. 1. i 3. ovog člana.

Troškove izvođenja radova i angažovanja stručnog nadzora iz st. 1, 3, 4. i 5. ovog člana snosi lice iz stava 1. ovog člana.

Zaštitna ograda pored javnog puta

Član 40.

Radi nesmetanog i bezbednog odvijanja saobraćaja i zaštite javnog puta od oštećenja, na mestima na kojima se okupljaju građani u velikom broju ili postoje intenzivni pešački tokovi (sportski stadioni, sajmišta, škole, javni lokali i sl.) ili na mestima koja se koriste za držanje stoke u većem broju (pašnjaci, ergele i sl.), a koja se nalaze pored javnog puta sa velikom gustinom saobraćajnog toka, postavlja se odgovarajuća ograda kojom se to mesto odvaja od javnog puta ako upravljač javnog puta utvrdi potrebu za njenim postavljanjem.

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

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

Ogradu su dužni da postave i održavaju neposredni držaoci zemljišta ili objekata iz stava 1. ovog člana.

Ako neposredni držaoci zemljišta ili objekata ne postave ili ne održavaju ograde, postavljanje, odnosno održavanje izvršiće upravljač javnog puta o njihovom trošku.

Saobraćajni priključak na javni put

Član 41.

Saobraćajni priključak na javni put gradi se u skladu sa zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja i na osnovu izdatih uslova i rešenja iz člana 17. stav 1. tačka 1) ovog zakona.

Upravljač javnog puta izdaće rešenje iz stava 1. ovog člana ako utvrdi da su kumulativno ispunjeni sledeći uslovi:

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

Prilagođavanje saobraćajnog priključka i prilaza potrebama odvijanja saobraćaja na javnom putu

Član 42.

Ukoliko se u zoni izgrađenog saobraćajnog priključka na državni put ili opštinski put, za čiju izgradnju je pribavljeno rešenje o ispunjenosti uslova upravljača puta, promene saobraćajni zahtevi (opterećenje, struktura, vrsta i režim toka) vrši se rekonstrukcija saobraćajnog priključka tako da se elementi saobraćajnog priključka prilagode novonastalim saobraćajnim zahtevima.

Odluku o prilagođavanju saobraćajnog priključka potrebama odvijanja saobraćaja na javnom putu donosi upravljač tog puta.

Troškove izrade tehničke dokumentacije, pribavljanja lokacijskih uslova, građevinske i upotrebne dozvole za rekonstrukciju saobraćajnog priključka, kao i troškove nabavke i postavljanja saobraćajne signalizacije i opreme iz stava 1. ovog

člana snosi neposredni držalac nepokretnosti koja se priključuje na državni, odnosno opštinski put.

Tehničkom pregledu izgrađenog saobraćajnog priključka iz stava 1. ovog člana prisustvuje ovlašćeni predstavnik upravljača puta.

Ukrštanje ili priključivanje zemljanog i prilaznog puta na javni put

Član 43.

Zemljani put, koji se ukršta ili priključuje na javni put, mora se izgraditi sa tvrdom podlogom ili sa istim kolovoznim zastorom kao i javni put sa kojim se ukršta, odnosno na koji se priključuje, u širini od najmanje pet metara i u dužini od najmanje 40 metara za državni put I reda, 20 metara za državni put II reda i 10 metara za opštinski put i ulicu, računajući od ivice kolovoza javnog puta.

Na način iz stava 1. ovog člana mora se izgraditi i prilazni put koji se priključuje na javni put.

Troškovi izgradnje zemljanog, odnosno prilaznog puta i troškovi presecanja puteva

Član 44.

Troškove izgradnje puta iz člana 43. ovog zakona snosi investitor radova na izgradnji zemljanog, odnosno prilaznog puta koji se priključuje na javni put.

Ako prilikom izgradnje ili rekonstrukcije javni put preseca drugi javni put, investitor radova na izgradnji, odnosno rekonstrukciji javnog puta snosi troškove izgradnje puta sa istim kolovoznim zastorom kao na javnom putu u širini i dužinama iz člana 43. stav 1. ovog zakona.

Ako prilikom izgradnje ili rekonstrukcije javni put preseca zemljani put iz člana 43. stav 1. ovog zakona, troškove izgradnje zemljanog puta sa tvrdom podlogom ili istim kolovoznim zastorom kao i javni put sa kojim se ukršta, odnosno na koji se priključuje, snosi investitor radova na izgradnji, odnosno rekonstrukciji javnog puta.

Smanjenje broja saobraćajnih priključaka

Član 45.

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

Jedinica lokalne samouprave dužna je da planskom dokumentacijom smanji broj saobraćajnih priključaka na državni put na najmanji mogući broj.

Zaštita javnog puta od vode, snežnih lavina, buke, zaslepljujućih efekata i drugih štetnih uticaja

Član 46.

Sused javnog puta dužan je da omogući slobodno oticanje vode, postavljanje snegobrana i odlaganje snega sa javnog puta na njegovo zemljište uz naknadu, koja ne može biti niža od tržišne, zbog ograničenja prava imovine na zemljištu, odnosno naknadu prouzrokovane štete.

Sused javnog puta dužan je da omogući prilaz javnom putu ili putnom objektu radi izvođenja radova na održavanju javnog puta ili putnog objekta uz naknadu prouzrokovane štete.

Upravljač javnog puta dužan je da zaključi ugovor sa susedom javnog puta da na susedovom zemljištu izgradi odvodne kanale i druge uređaje za odvođenje vode

od trupa puta, kao i da postavi uređaje za zaštitu puta i saobraćaja, odnosno podigne zasade za zaštitu javnog puta i saobraćaja od snežnih lavina, buke, zaslepljujućih efekata i drugih štetnih uticaja, ako se isti ne mogu izgraditi, postaviti, odnosno podići na javnom putu.

Odredbe st. 1 - 3. ovog člana shodno se primenjuju i na vlasnike, odnosno neposredne držaoce zemljišta, u slučaju kada se njihovo zemljište koristi u iste svrhe.

Zaštita javnog puta od spiranja i odronjavanja

Član 47.

Radi zaštite javnog puta od spiranja i odronjavanja, upravljač javnog puta, dužan je, ako priroda zemljišta dopušta, da kosine useka, zaseka i nasipa, kao i putno zemljište osigura hortikulturnim i drugim merama, tako da se ne umanjuje zahtevana preglednost i bezbednost saobraćaja na javnom putu.

Zasadi iz stava 1. ovog člana moraju se uredno održavati i obnavljati.

Postavljanje reklama na javnom putu i zaštitnom pojasu puta

Član 48.

Reklamne table, reklamni panoi, uređaji za obaveštavanje ili oglašavanje mogu se postavljati na državnom putu, odnosno pored tog puta na udaljenosti od sedam metara, odnosno na opštinskom putu i pored tog puta na udaljenosti od pet metara, mereno sa spoljne strane od ivice kolovoza.

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

Mere zabrane preduzimanja određenih aktivnosti na putu

Član 49.

Na javnom putu zabranjeno je:

- 1) trajno zauzimanje puta, a privremeno zauzeće puta je moguće, uz prethodno pribavljenu saglasnost upravljača puta;
- 2) izvođenje radova na putu koji nisu u vezi sa izgradnjom, rekonstrukcijom, održavanjem i zaštitom puta, bez saglasnosti upravljača puta;
- 3) izvođenje radova nosilaca prava službenosti i drugih prava ustanovljenih na putu kojima se oštećuje put ili ugrožava nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja;
- 4) ispuštanje voda, otpadnih voda i drugih tečnosti na put;
- 5) sprečavanje oticanja voda sa puta, a posebno iz putnog jarka i iz propusta kroz trup puta i sprečavanje daljeg oticanja voda ka njihovim recipijentima;
- 6) prosipanje, ostavljanje ili bacanje materijala, stvari i smeća na put;
- 7) zamašćivanje puta mazivima ili drugim sličnim materijama;
- 8) postavljanje i korišćenje svetla ili drugih uređaja, odnosno predmeta na putu i pored puta kojima se ometa bezbedno odvijanje saobraćaja na putu;
- 9) izvođenje poljoprivrednih radova na bankinama, kosinama i putnom zemljištu;
- 10) vučenje predmeta, materijala, oruđa i drugih vrsta tereta po putu (grede, balvani, grane, kameni blokovi, plugovi, drljače i sl.);

11) spuštanje niz kosine zaseka, useka i nasipa puta, drvene građe, drva za ogrev, kamenja i drugog materijala;

12) paljenje trave i drugog rastinja na putu, kao i otpadnih predmeta i materijala;

13) paljenje trave i drugog rastinja na zemljištu suseda puta, ukoliko se time ugrožava bezbednost odvijanja saobraćaja i umanjuje zahtevana preglednost na putu;

14) kočenje zaprežnih vozila sprečavanjem okretanja točkova;

15) uključivanje vozila na put i isključivanje sa puta van priključka ili ukrštaja;

16) zaustavljanje ili ostavljanje vozila kojim se ometa korišćenje puta;

17) neregulisano vođenje bujičnih vodotokova koji mogu da oštete put;

18) otvaranje prolaza za vozila i pešake na žičanim ogradama pratećih sadržaja pored autoputa;

19) svako drugo činjenje kojim se oštećuje ili bi se mogao oštetiti put, umanjiti zahtevana preglednost, ometa odvijanje saobraćaja, odnosno ugrožava bezbedno odvijanje saobraćaja na putu.

Mere radi sprečavanja oštećenja javnog puta i radi sprečavanja ometanja bezbednog odvijanja saobraćaja

Član 50.

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

Upravljač javnog puta, u slučajevima iz stava 1. ovog člana, dužan je da bez odlaganja, podnese inspekciji za puteve pisani zahtev koji se zasniva na tačnom i potpunom činjeničnom stanju, radi sprovođenja inspekcijskih mera.

Zahtev iz stava 2. ovog člana, sadrži izjavu ovlašćenog predstavnika upravljača javnog puta i podatke iz evidencije o javnom putu koju je upravljač javnog puta dužan da vodi u skladu sa ovim zakonom.

Mera ograničenja korišćenja javnog puta

Član 51.

Upravljač javnog puta dužan je da kod Ministarstva, odnosno organa jedinice lokalne samouprave nadležnog za poslove saobraćaja, pokrene postupak za ograničavanje korišćenja javnog puta, ako je javni put u takvom stanju da:

1) saobraćaj nije moguć ili je moguć saobraćaj samo pojedinih vrsta vozila;

2) saobraćaj pojedinih vrsta vozila može biti štetan za javni put;

3) ako to zahtevaju osnovani razlozi koji se odnose na zaštitu javnog puta i bezbednost saobraćaja.

Istovremeno sa pokretanjem postupka iz stava 1. ovog člana, upravljač javnog puta dužan je da preduzme mere obezbeđenja javnog puta postavljanjem saobraćajne signalizacije.

Upravljač javnog puta o preduzetim merama obaveštava ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove, a javnost putem sredstava javnog informisanja.

Postavljenu saobraćajnu signalizaciju upravljač javnog puta uklanja po prestanku okolnosti iz stava 1. ovog člana.

Režim saobraćaja u zimskom periodu

Član 52.

Upravljač javnog puta najkasnije do 1. oktobra tekuće godine pokreće postupak za donošenje rešenja o tehničkom regulisanju saobraćaja, za period od 1. novembra tekuće kalendarske godine do 1. aprila naredne kalendarske godine.

Ministarstvo, odnosno organ jedinice lokalne samouprave nadležan za poslove saobraćaja donosi rešenje iz stava 1. ovog člana najkasnije do 15. oktobra tekuće kalendarske godine.

Sastavni deo rešenja iz stava 2. ovog člana je plan zimskog održavanja javnih puteva koji donosi upravljač javnog puta i koji sadrži program aktivnosti na zimskom održavanju sa prikazom lokacija na koje se vrši postavljanje saobraćajnih znakova za period iz stava 1. ovog člana.

Upravljač javnog puta dužan je da putem sredstava javnog informisanja blagovremeno obavesti učesnike u saobraćaju o izmeni režima saobraćaja na javnim putevima u periodu od 1. novembra tekuće kalendarske godine do 1. aprila naredne kalendarske godine.

Upravljač javnog puta dužan je da o postavljenoj saobraćajnoj signalizaciji u skladu sa izmenom režima saobraćaja iz stava 1. ovog člana obavesti ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove i inspekciju za puteve.

Opremljenost točkova i gusenica na motornim vozilima koja saobraćaju na javnim putevima

Član 53.

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

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

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

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

Izdavanje dozvole kao uslov za vršenje vanrednog prevoza

Član 54.

Prevoz vozilom, odnosno skupom vozila koja sama ili sa teretom prekoračuju propisima dozvoljeno osovinsko opterećenje, najveću dozvoljenu ukupnu masu, širinu, dužinu ili visinu, smatra se vanrednim prevozom.

Vanredni prevoz može se vršiti na teritoriji Republike Srbije u drumskom saobraćaju, odnosno međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju, na osnovu dozvole koju na zahtev vlasnika, odnosno korisnika vozila, izdaje upravljač javnog puta za svaki pojedinačni prevoz, odnosno više prevoza.

Uslovi koje mora da ispuni podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za vanredni prevoz su:

- 1) da je registrovan u Republici Srbiji;

2) da je prevoznik, pravno lice ili preduzetnik, kome je pretežna delatnost drumski prevoz tereta ili obavlja ostale prateće delatnosti u saobraćaju.

Strani prevoznik zahtev za izdavanje dozvole za vanredni prevoz podnosi preko lica iz stava 3. ovog člana.

Dozvolom iz stava 2. ovog člana određuje se način i uslovi prevoza, kao i iznos naknade za vanredni prevoz.

Ministar propisuje način i uslove pod kojima vozila, odnosno skupovi vozila kojima se obavlja vanredni prevoz mogu učestvovati u saobraćaju na putu.

Ministar propisuje bliže uslove izdavanja dozvole, vrste dozvola, rokove važenja dozvola, kao i sadržaj i izgled obrasca dozvole za obavljanje vanrednog prevoza.

Razlozi za odbijanje izdavanja dozvole za vršenje vanrednog prevoza

Član 55.

Dozvolu za vanredni prevoz upravljač javnog puta ne može izdati ako tehničko eksploatacione karakteristike javnog puta na kojem se obavlja vanredni prevoz ne omogućavaju bezbedan saobraćaj vozila, odnosno skupa vozila kojim se obavlja vanredni prevoz, kao i svih ostalih učesnika u saobraćaju na tom putu.

Vrste dozvola

Član 56.

Dozvola za vanredni prevoz izdaje se za više prevoza ili jedan prevoz i jedno vozilo, odnosno skup vozila.

Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, za vanredne prevoze koji se obavljaju u isto vreme i relaciji sa više vozila, odnosno skupova vozila, upravljač javnog puta može izdati jednu dozvolu, pod uslovom da se vozila kreću u koloni.

Kada je dozvolom za vanredni prevoz uslovljeno da se vanredni prevoz mora obaviti uz pratnju vozila ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, dozvola za vanredni prevoz izdaje se po prethodno pribavljenoj saglasnosti tog ministarstva.

Evidencija o izdatim dozvolama za vršenje vanrednog prevoza

Član 57.

Evidenciju o izdatim dozvolama za vanredni prevoz vodi upravljač javnog puta u pisanoj, odnosno elektronskoj formi.

Evidencija iz stava 1. ovog člana sadrži podatke o prevozniku kojem je izdata dozvola (naziv i sedište prevoznika), podatke o vrsti izdate dozvole, broju pod kojim je dozvola izdata, datumu izdavanja i roku važenja dozvole, kao i podatke o javnom putu na kome se obavlja vanredni prevoz.

Upravljač javnog puta dužan je da na svojoj internet stranici objavljuje evidenciju o izdatim dozvolama za vanredni prevoz, ažuriranu na dnevnom nivou.

Vanredni prevoz za čije obavljanje se ne izdaje dozvola

Član 58.

Vanredni prevoz se može obaviti bez dozvole za vanredni prevoz, u slučaju kada se prevoz obavlja za:

- 1) potrebe odbrane zemlje;

2) potrebe sprečavanja i otklanjanja posledica elementarnih nepogoda i drugih nesreća;

3) izvršavanje zadataka iz delokruga ministarstva nadležnog za poslove odbrane, odnosno ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, odnosno službe za vanredne situacije, ako se vanredni prevoz obavlja pod nadzorom ministarstva nadležnog za poslove odbrane, odnosno ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, odnosno službe za vanredne situacije.

Organ, odnosno služba u čijem delokrugu je obavljanje poslova iz stava 1. tačka 3) ovog člana dužan je da obavljanje vanrednog prevoza, pre početka, usaglasi sa upravljačem javnog puta.

O obavljanju vanrednog prevoza iz stava 1. ovog člana obaveštava se ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove.

Naknada štete i troškovi praćenja vanrednog prevoza

Član 59.

Vanredni prevoz se mora obavljati na propisan način i u skladu sa uslovima utvrđenim u dozvoli za vanredni prevoz.

Lice koje obavlja vanredni prevoz dužno je da nadoknadi štetu upravljaču javnog puta koja je nastala usled obavljanja vanrednog prevoza na javnom putu.

Kada je dozvolom za vanredni prevoz utvrđeno da se vanredni prevoz mora obaviti uz pratnju vozila ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, troškove praćenja snosi lice koje obavlja vanredni prevoz.

Kontrola vanrednog prevoza

Član 60.

Kontrolu vanrednog prevoza na javnom putu vrši ovlašćeno lice Ministarstva, odnosno ovlašćeno lice organa jedinice lokalne samouprave nadležnog za poslove saobraćaja i ovlašćeno službeno lice ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove.

Merenje osovinskih opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila koja saobraćaju na javnom putu, vrši upravljač javnog puta uz prisustvo ovlašćenog lica Ministarstva, odnosno ovlašćenog lica organa jedinice lokalne samouprave nadležnog za poslove saobraćaja.

Vozilo kojim se obavlja vanredni prevoz, bez dozvole iz člana 54. stav 2. ovog zakona, isključuje iz saobraćaja na javnom putu ovlašćeno lice iz stava 1. ovog člana i određuje mesto parkiranja vozila do pribavljanja dozvole.

Za vreme trajanja isključenja iz saobraćaja zabranjeno je korišćenje vozila koje je u vršenju kontrole isključeno iz saobraćaja, osim do mesta parkiranja određenog u stavu 2. ovog člana.

Lice koje obavlja vanredni prevoz snosi troškove:

1) izvršenih merenja sprovedenih pri kontroli vanrednog prevoza, ako se utvrdi da nisu ispunjeni propisani uslovi, odnosno uslovi utvrđeni u dozvoli za vanredni prevoz;

2) izvršenih merenja sprovedenih radi utvrđivanja prestanka razloga za isključenje vozila iz saobraćaja;

3) parkiranja vozila koje je isključeno iz saobraćaja pri kontroli vanrednog prevoza;

4) obavljenog vanrednog prevoza na pređenom putu, od mesta početka prevoza do mesta vršenja kontrole, odnosno do mesta usklađivanja vrednosti

parametara vozila sa propisanim vrednostima i svih šteta koje su tom prilikom načinjene putu.

Dozvolu za vanredni prevoz upravljač javnog puta ne može izdati ako lice koje obavlja vanredni prevoz nije izmirilo troškove propisane odredbama stava 4. ovog člana, a koji su nastali pri prethodno obavljenim vanrednim prevozima.

Ministar bliže propisuje način obavljanja kontrole vanrednog prevoza.

Prekomerna upotreba javnog puta

Član 61.

Prekomerna upotreba javnog puta podrazumeva privremeno ili trajno učešće teških teretnih vozila u procentu većem od 50% u odnosu na ukupan broj teretnih vozila na određenom javnom putu ili njegovom delu, koji se obavlja za potrebe lica koje izvodi radove na izgradnji ili rekonstrukciji ili obavlja privrednu delatnost čija priroda zahteva tako izvršene prevoze (eksploatacija kamena, minerala, uglja, drveta i sl.).

Pod teškim teretnim vozilima iz stava 1. ovog člana, smatraju se vozila ukupne mase veće od 7,5 tona.

Pravna ili fizička lica čije obavljanje privredne delatnosti zahteva prekomernu upotrebu javnog puta teretnim vozilima, plaćaju naknadu za prekomernu upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta.

Ministar propisuje metodologiju za utvrđivanje prekomerne upotrebe javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta.

Uklanjanje ili označavanje stvari, materija ili vozila sa javnog puta

Član 62.

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

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

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

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

Označavanje i uklanjanje onesposobljenog vozila za dalju vožnju

Član 63.

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

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

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

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

Održavanje sportske, odnosno druge priredbe na javnom putu

Član 64.

U slučaju održavanja sportske, odnosno druge priredbe na javnom putu, prema zakonu kojim se uređuje bezbednost saobraćaja na putevima, a koja zahteva obustavu saobraćaja ili drugu izmenu u režimu saobraćaja, Ministarstvo, odnosno organ jedinice lokalne samouprave nadležan za poslove saobraćaja, donosi rešenje o tehničkom regulisanju saobraćaja.

Rešenje iz stava 1. ovog člana donosi se po prethodno pribavljenoj saglasnosti upravljača javnog puta na kojem se održava sportska, odnosno druga priredba na javnom putu i upravljača javnog puta na koji se saobraćaj preusmerava.

Organizator sportske, odnosno druge priredbe snosi troškove postavljanja saobraćajne signalizacije i opreme kojom se vrši obustava saobraćaja ili izmena u režimu saobraćaja, kao i troškove obaveštavanja javnosti i preduzetih mera obezbeđenja.

Rešenje iz stava 1. ovog člana Ministarstvo, odnosno organ jedinice lokalne samouprave nadležan za poslove saobraćaja, dostavlja organizatoru sportske, odnosno druge priredbe, ministarstvu nadležnom za unutrašnje poslove i upravljaču javnog puta na kojem će se održati sportska ili druga priredba.

Obaveštavanje o stanju i prohodnosti puteva

Član 65.

Upravljač javnog puta dužan je da blagovremeno i na pogodan način obaveštava javnost i korisnike puteva o stanju i prohodnosti javnih puteva, a u slučaju predviđenih ograničenja, odnosno obustava saobraćaja na javnom putu, u roku od 48 sati pre početka primene navedenih mera.

Obustava saobraćaja

Član 66.

Ministarstvo, odnosno organ jedinice lokalne samouprave nadležan za poslove saobraćaja donosi rešenje o obustavi saobraćaja ili obustavi saobraćaja određene vrste vozila na javnom putu, njegovom delu ili putnom objektu, na zahtev upravljača javnog puta, u sledećim slučajevima:

- 1) ako se javni put nalazi u takvom stanju da se na njemu ne može odvijati saobraćaj ili se ne može odvijati saobraćaj određene vrste vozila;
- 2) ako bi učešće određenih kategorija vozila u saobraćaju nanosilo štetu javnom putu, njegovom delu ili putnom objektu;
- 3) ako to zahteva izvođenje radova na rekonstrukciji i održavanju javnog puta;
- 4) ako to zahtevaju drugi razlozi zaštite javnog puta i bezbednosti saobraćaja na javnom putu.

Obustava saobraćaja na javnom putu, njegovom delu ili putnom objektu, može biti privremena, a obustava saobraćaja za određene vrste vozila na javnom putu, njegovom delu ili putnom objektu, može biti privremena ili stalna.

Upravljač javnog puta dužan je da obavesti teritorijalno nadležnu organizacionu jedinicu ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove o obustavi saobraćaja iz stava 1. ovog člana.

VIII. ODRŽAVANJE JAVNIH PUTEVA

Vrste održavanja javnih puteva

Član 67.

Održavanje javnog puta obuhvata redovno održavanje, rehabilitaciju i urgentno održavanje.

Pri izvođenju radova na održavanju javnog puta upravljač javnog puta dužan je da omogući bezbedno odvijanje saobraćaja.

Redovno održavanje javnih puteva

Član 68.

Redovno održavanje obuhvata skup aktivnosti, mera i radova, koji se preduzimaju tokom dela ili cele kalendarske godine, na putnoj mreži ili na pojedinim deonicama puta, radi održavanja i očuvanja funkcionalne ispravnosti javnog puta, putnih objekata, saobraćajne signalizacije i opreme puta.

Radovi na redovnom održavanju javnog puta jesu naročito:

- 1) pregled, utvrđivanje i ocena stanja puta i putnog objekta;
- 2) mestimično popravljavanje oštećenja kolovozne konstrukcije i ostalih elemenata puta;
- 3) mestimična površinska obrada kolovoznog zastora;
- 4) čišćenje kolovoza i ostalih elemenata puta u granicama putnog zemljišta;
- 5) održavanje i uređenje bankina i bermi;
- 6) održavanje kosina nasipa, useka i zaseka;
- 7) čišćenje i održavanje jarkova, rigola, propusta i drugih delova sistema za odvodnjavanje puta;
- 8) zamena deformisanih, dotrajalih ili privremenih propusta za vodu;
- 9) popravka, zamena, dopuna i obnavljanje saobraćajne signalizacije i opreme;
- 10) redovno čišćenje i održavanje saobraćajne signalizacije i opreme;
- 11) zamena, dopuna i obnavljanje oštećene ili dotrajale opreme puta i objekata i opreme za zaštitu puta, saobraćaja i okoline;
- 12) čišćenje opreme puta i objekata i opreme za zaštitu puta, saobraćaja i okoline;
- 13) uređivanje zelenih površina u putnom zemljištu (košenje trave, krčenje šiblja i sečenje drveća);
- 14) primena mera za uklanjanje, odnosno protiv zadržavanja snega i leda na kolovozu javnog puta i saobraćajnim površinama autobuskih stajališta, parkirališta, bankina, rigola.

Upravljač javnog puta dužan je da izradi saobraćajni projekat koji sadrži načine obezbeđenja zona radova na redovnom održavanju javnog puta.

Upravljač javnog puta Ministarstvu, odnosno organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja, podnosi zahtev za donošenje

rešenja o tehničkom regulisanju saobraćaja čiji je sastavni deo saobraćajni projekat iz stava 3. ovog člana.

Upravljač javnog puta postavlja privremenu saobraćajnu signalizaciju i opremu na osnovu rešenja o tehničkom regulisanju saobraćaja koje izdaje Ministarstvo, odnosno organ jedinice lokalne samouprave nadležan za poslove saobraćaja.

Rešenje iz stava 4. ovog člana izdaje se sa rokom važenja od godinu dana od dana izdavanja rešenja.

Ministar donosi propis kojim se bliže uređuju vrste radova, tehnički uslovi i način izvođenja radova na redovnom održavanju.

Rehabilitacija javnog puta

Član 69.

Rehabilitacija javnog puta jeste vrsta održavanja, tj. izvođenje radova na javnom putu i putnom objektu u granicama putnog zemljišta, radi očuvanja karakteristika javnog puta u istom ili približno istom stanju koje je bilo u trenutku njegove izgradnje ili poslednje rekonstrukcije.

Radovi na rehabilitaciji javnog puta naročito obuhvataju:

- 1) obnavljanje i zamenu dotrajalih kolovoznih konstrukcija, odnosno njenih delova a naročito nanošenje novog asfaltnog sloja određene nosivosti po celoj širini postojećeg kolovoza;
- 2) postavljanje šljunčanog, odnosno tucaničkog zastora na neasfaltiranim putevima;
- 3) obradu površine kolovoznog zastora ili zaptivanje;
- 4) zamenu složenih dilatacionih sprava, izolacije, kolovoza, ograda, slivnika, ležišta, oštećenih sekundarnih elemenata i dotrajalih pešačkih staza na mostovima, nadvožnjacima, podvožnjacima i vijaduktima;
- 5) postavljanje sistema, opreme i uređaja iz člana 14. ovog zakona za čije postavljanje nije potrebno pribaviti građevinsku dozvolu;
- 6) obnavljanje antikorozivne zaštite čeličnih konstrukcija mostova, nadvožnjaka, podvožnjaka i vijadukata;
- 7) zamenu ili popravku postojećih drenažnih sistema i hidroizolacije u tunelima i popravke tunelske obloge;
- 8) popravku oštećenih potpornih, obložnih i portalnih zidova;
- 9) zamenu drenažnih i sistema za odvodnjavanje javnog puta i putnog objekta.

Radovi iz stava 1. ovog člana izvode se na osnovu tehničkog opisa uz predmer radova.

Upravljač javnog puta 15 dana pre početka radova obaveštava Ministarstvo, nadležni organ autonomne pokrajine, odnosno nadležnog organ jedinice lokalne samouprave o nameri izvođenja radova na rehabilitaciji uz dostavljanje tehničkog opisa i predmera i predračuna radova, kao i zahteva za donošenje rešenja o tehničkom regulisanju saobraćaja čiji je sastavni deo saobraćajni projekat.

Upravljač javnog puta je dužan da obrazuje nezavisnu komisiju koja vrši tehnički pregled izvedenih radova na rehabilitaciji.

Upravljač javnog puta dužan je da Ministarstvu, nadležnom organu autonomne pokrajine, odnosno nadležnom organu jedinice lokalne samouprave, dostavi izveštaj o izvedenim radovima na rehabilitaciji javnog puta overen od strane stručnog nadzora sa zapisnikom o izvršenom tehničkom pregledu izvedenih radova, u roku od 30 dana od dana završetka radova.

Ministar donosi propis kojim se bliže uređuju vrste radova, tehnički uslovi, način izvođenja radova na rehabilitaciji i sadržina izveštaja iz stava 6. ovog člana.

Urgentno održavanje

Član 70.

Radovi na urgentnom održavanju javnih puteva obuhvataju radove koje je nužno hitno izvesti radi otklanjanja štetnih posledica nastalih elementarnim nepogodama i drugim nesrećama, vanrednim i nepredviđenim okolnostima i obezbeđivanja prohodnosti puta i bezbednog odvijanja saobraćaja.

Ako je zbog elementarnih nepogoda i drugih nesreća proglašena vanredna situacija u skladu sa propisima kojima se uređuju vanredne situacije, ta odluka se odnosi na sve javne puteve koji se nalaze na teritoriji na kojoj je proglašena vanredna situacija.

Radovima na urgentnom održavanju državnih puteva smatraju se i radovi na otklanjanju nedostataka po nalogu inspektora za državne puteve, u skladu sa članom 105. stav 1. tačka 3) ovog zakona.

Upravljač javnog puta je dužan da u roku od tri dana od početka radova na urgentnom održavanju obavesti nadležnu inspekciju uz priloženi opis uzroka i preduzetih mera.

Ukoliko nadležna inspekcija proceni da obim i vrsta preduzetih radova prevazilazi hitne radove uputiće upravljača puta na primenu odredaba zakona kojima se uređuju poslovi na izgradnji i rekonstrukciji puteva.

Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi saobraćajni projekat koji sadrži načine obezbeđenja zona radova na urgentnom održavanju javnog puta.

Ministarstvo, odnosno organ jedinice lokalne samouprave nadležnog za poslove saobraćaja, na zahtev upravljača javnog puta donosi rešenje o tehničkom regulisanju saobraćaja, čiji je sastavni deo saobraćajni projekat iz stava 6. ovog člana.

Rešenje iz stava 7. ovog člana izdaje se sa rokom važenja od godinu dana.

Nadležna inspekcija može dati obavezujuće naloge za preduzimanje dodatnih mera zaštite zone radova.

Upravljač javnog puta dužan je da Ministarstvu dostavi izveštaj o uzrocima koji su izazvali potrebu za radovima na urgentnom održavanju sa detaljnim opisom izvedenih radova, po vrsti i obimu, najkasnije u roku od deset dana od dana obezbeđivanja prohodnosti puta i uspostavljanja bezbednog odvijanja saobraćaja.

Ministar bliže propisuje vrste i način izvođenja radova na urgentnom održavanju javnog puta.

Režim odvijanja saobraćaja za vreme izvođenja radova na održavanju

Član 71.

Radovi na održavanju javnog puta po pravilu se izvode tako da se ne obustavlja saobraćaj na javnom putu.

Ako se radovi iz stava 1. ovog člana ne mogu izvesti bez obustave saobraćaja na javnom putu, na zahtev upravljača javnog puta Ministarstvo, odnosno organ jedinice lokalne samouprave nadležan za poslove saobraćaja donosi rešenje o obustavi saobraćaja, po prethodno pribavljenom mišljenju ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove i prethodno pribavljenoj saglasnosti upravljača javnog puta na koji se preusmerava saobraćaj.

Sastavni deo rešenja iz stava 2. ovog člana je saobraćajni projekat.

U slučaju obustave saobraćaja iz stava 2. ovog člana, upravljač javnog puta na kome je saobraćaj obustavljen, dužan je da putem sredstava javnog informisanja obavesti javnost 48 sati pre početka obustave saobraćaja.

Upravljač javnog puta dužan je da obavesti teritorijalno nadležnu organizacionu jedinicu ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove o početku izvođenja radova iz čl. 68 - 71. ovog zakona i tehničkom regulisanju saobraćaja za vreme izvođenja tih radova.

Održavanje pojedinih elemenata puta

Član 72.

Upravljač državnog puta održava kolovoznu konstrukciju kao sastavni deo državnog puta i saobraćajnu signalizaciju na državnom putu koji prolazi kroz naselje, osim uređaja za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova i turističke signalizacije.

Dodatne elemente, objekte i opremu državnog puta (trotoar, raskrsnice za potrebe naselja, prostori za parkiranje, javna rasveta, svetlosna i druga signalizacija za potrebe naselja, biciklističke staze, pešačke staze i sl.), koji su izgrađeni za potrebe naselja, održava jedinica lokalne samouprave.

Jedinica lokalne samouprave može zaključiti ugovor sa upravljačem državnog puta, kojim se bliže uređuju međusobna prava i obaveze u pogledu održavanja dodatnih elemenata, objekata i opreme državnog puta iz st. 1. i 2. ovog člana.

Autobuska stajališta izgrađena van kolovoza državnog puta u naselju, održava jedinica lokalne samouprave.

Spojne rampe denivelisane raskrsnice održava upravljač javnog puta višeg reda.

Upravljač javnog puta održava kolovoznu konstrukciju javnog puta u području graničnog prelaza u skladu sa propisima koji regulišu zaštitu državne granice.

Održavanje zajedničkih stubova i zajedničkih konstrukcija

Član 73.

Održavanje zajedničkih stubova i zajedničkih konstrukcija na mostu izgrađenom za železničku infrastrukturu i za javni put, vrši upravljač železničke infrastrukture u skladu sa tehničkim propisima i standardima.

Troškove održavanja zajedničkih stubova i konstrukcija na mostu iz stava 1. ovog člana, snose u jednakim iznosima upravljač železničke infrastrukture i upravljač javnog puta.

IX. EKSPROPRIJACIJA

Utvrđivanje javnog interesa

Član 74.

Utvrđuje se javni interes za eksproprijaciju, administrativni prenos i nepotpunu eksproprijaciju nepokretnosti radi izgradnje, rekonstrukcije i održavanja državnih puteva.

Korisnik eksproprijacije je Republika Srbija, a predlog za eksproprijaciju, administrativni prenos i nepotpunu eksproprijaciju nepokretnosti, koji je potreban za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje državnih puteva, može podneti lice koje, u skladu sa odredbama ovog zakona, obavlja delatnost upravljanja državnim putevima.

Javni interes utvrđen ovim zakonom traje do dobijanja upotrebne dozvole za izgrađene državne puteve, a za rekonstrukciju i održavanje do završetka radova na rekonstrukciji i održavanju državnih puteva.

Eksproprijacija radi izmeštanja i izgradnje infrastrukturnih objekata za potrebe državnog puta van granica eksproprijacije

Član 75.

Izmeštanje ili izgradnja infrastrukture (kao što su telekomunikacioni predajnici i kablovi, elektroenergetski vodovi, regulacija vodotokova, železnička infrastruktura, vodovodi, gasovodi i slično), za potrebe rekonstrukcije i održavanja državnog puta van granica eksproprijacije, je u javnom interesu.

Predlog za eksproprijaciju nepokretnosti iz stava 1. ovog člana podnosi lice iz člana 74. stav 2. ovog zakona.

Kada je radi izmeštanja ili izgradnje infrastrukture sprovedena potpuna eksproprijacija, nepokretnost koja je ekspropisana postaje vlasništvo Republike Srbije.

Pravni odnos između Republike Srbije i pravnog lica koje je po odredbama posebnog zakona kojim se uređuje korišćenje i upravljanje određene infrastrukture ili odlukom nadležnog organa donetom na osnovu posebnog zakona ovlašćeno da upravlja i održava objekte infrastrukture koji su predmet izmeštanja ili izgradnje, u pogledu korišćenja nepokretnosti, odnosno zasnivanja stvarnog prava na nepokretnostima na kojima je izgrađena infrastruktura, uređuju se u skladu sa zakonom kojim je uređeno korišćenje i upravljanje tom infrastrukturom.

Izmeštene ili izgrađene objekte infrastrukture preuzima pravno lice koje je na osnovu posebnog zakona kojim se uređuje korišćenje i upravljanje određene infrastrukture ili odluke nadležnog organa donete na osnovu tog zakona ovlašćeno za njihovo korišćenje i upravljanje, u roku od 30 dana od dana izdavanja upotrebne dozvole.

Kada se radi izmeštanja ili izgradnje infrastrukture sprovodi nepotpuna eksproprijacija nepokretnosti, eksproprijacija se vrši u korist pravnog lica koje je na osnovu posebnog zakona kojim se uređuje korišćenje i upravljanje određene infrastrukture ili odluke nadležnog organa donete na osnovu posebnog zakona ovlašćeno za njihovo korišćenje i upravljanje.

Pravno lice koje je u skladu sa ovim zakonom određeno za korisnika eksproprijacije, ima sva prava i obaveze koje ima korisnik eksproprijacije u skladu sa propisima kojima se uređuje eksproprijacija.

Eksproprijacija radi izgradnje funkcionalnih i pratećih sadržaja puta van granica eksproprijacije

Član 76.

Izgradnja funkcionalnih i pratećih sadržaja puteva I reda – autoputeva, van naseljenih mesta, koji u smislu ovog zakona čine elemente tog puta (baze za održavanje puta, centri za upravljanje saobraćajem, naplatne stanice i drugi sadržaj, stanice za snabdevanje motornih vozila gorivom, mesta za punjenje vozila na električni pogon, odmorišta, parkirališta, moteli, restorani, servisi, prodavnice i drugi objekti za pružanje usluga), a koji su predviđeni odgovarajućom planskom dokumentacijom i za koje se vrši eksproprijacija, odnosno administrativni prenos nepokretnosti, u javnom je interesu.

Predlog za eksproprijaciju nepokretnosti iz stava 1. ovog člana podnosi lice koje je ovlašćeno da podnese predlog za eksproprijaciju nepokretnosti za izgradnju državnog puta.

Kada je radi izgradnje objekata iz stava 1. ovog člana sprovedena potpuna eksproprijacija, nepokretnost koja je eksproporisana postaje vlasništvo Republike Srbije.

Nepokretnosti iz stava 3. ovog člana mogu se dati na korišćenje, a može se sticati i pravo svojine, u skladu sa zakonom kojim se uređuje javna svojina.

Shodna primena

Član 77.

Na postupak eksproprijacije i druga pitanja vezana za eksproprijaciju koja ovim zakonom nisu posebno uređena, primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje eksproprijacija.

H. POSEBNI USLOVI IZGRADNJE I REKONSTRUKCIJE JAVNIH PUTEVA

Planiranje, projektovanje i izgradnja javnih puteva

Član 78.

Javni putevi se planiraju, projektuju i grade tako da se planska i tehnička rešenja usklade sa najnovijim znanjima tehnike projektovanja i izgradnje javnih puteva, sa zahtevima bezbednosti saobraćaja, demografskim i privrednim potrebama, ekonomskim načelima i merilima za ocenu opravdanosti njihove izgradnje, propisima o zaštiti životne sredine i propisima kojima se uređuje poljoprivredno zemljište.

Sastavni deo projektne dokumentacije projekata izgradnje i rekonstrukcije javnih puteva su i izveštaji o proceni uticaja puta na bezbednost saobraćaja i izveštaji o reviziji projekata sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta, u skladu sa čl. 88. i 89. ovog zakona.

Izgradnja i rekonstrukcija javnih puteva

Član 79.

Izgradnja i rekonstrukcija javnog puta vrše se u skladu sa zakonom kojim se uređuju planiranje i izgradnja i u skladu sa ovim zakonom.

Rekonstrukcija javnog puta jeste izvođenje građevinskih radova u zaštitnom pojasu, kojima se mogu promeniti geometrijski elementi, položaj ili oprema postojećeg puta, u cilju održavanja i unapređenja vrednosti puta.

Rekonstrukcijom javnog puta, u smislu ovog zakona, smatraju se naročito:

- 1) radovi na postojećem putu i putnom objektu kojima se menjaju položaj trase javnog puta u pojasu njegovog osnovnog pravca;
- 2) radovi na izmeni konstruktivnih elemenata u cilju poboljšanja nosivosti i stabilnosti puta kojima se proširuju kolovoz i raskrsnice, povećava radijus horizontalnih krivina puta i saniraju klizišta;
- 3) radovi kojima se rekonstruišu putni objekti i obavljaju drugi radovi potrebni za unapređenje bezbednosti saobraćaja.

Putni objekti javnog puta moraju se izgraditi tako da širina kolovoza na ili u putnom objektu ne bude manja od širine kolovoza javnog puta van putnog objekta.

Tuneli duži od 500 metara na javnom putu ne moraju ispunjavati uslov iz stava 4. ovog člana.

Ministar donosi propis kojim se bliže uređuju uslovi i način projektovanja i tehnički uslovi izgradnje i rekonstrukcije javnih puteva.

**Obaveštavanje o radovima na izgradnji, odnosno rekonstrukciji
javnog puta i obaveze lica koja upravljaju infrastrukturnim
objektima ugrađenim u javni put**

Član 80.

Investitor je dužan da, najmanje osam dana pre početka radova na izgradnji, odnosno rekonstrukciji javnog puta ili putnog objekta, o tome obavesti javnost putem sredstava javnog informisanja ili na drugi uobičajeni način.

Lica koja upravljaju infrastrukturnim objektima ugrađenim, odnosno postavljenim u javni put, odnosno u putni objekat: železnička infrastruktura, elektroenergetski vod, naftovod, gasovod, objekat visinskog prevoza, linijska infrastruktura elektronskih komunikacija, vodovodna i kanalizaciona infrastruktura, usklađuju radove na infrastrukturnim objektima ugrađenim, odnosno postavljenim u javni put, odnosno u putni objekat, sa radovima na rekonstrukciji javnog puta.

Investitor je dužan da, najmanje 30 dana pre početka radova iz stava 1. ovog člana, pisanim putem obavesti lica iz stava 2. ovog člana o početku radova.

Lica iz stava 2. ovog člana dužna su da pri rekonstrukciji ili izvođenju drugih radova na javnom putu o svom trošku, a pri izgradnji javnog puta o trošku investitora izgradnje javnog puta, izmeste objekte, postrojenja, uređaje, instalacije i vodove, ili ih prilagode nastalim promenama.

U slučaju da lica iz stava 2. ovog člana ne izmeste, odnosno ne prilagode objekte, postrojenja, uređaje, instalacije i vodove do početka izvođenja radova na rekonstrukciji javnog puta ili izvođenju drugih radova na javnom putu, investitor radova na javnom putu ima pravo da izmesti ili prilagodi objekte, postrojenja, uređaje, instalacije i vodove o trošku lica koje upravlja navedenim objektima.

Izmeštanje javnog puta ili njegovog dela

Član 81.

Ako postojeći javni put, odnosno njegov deo treba izmestiti zbog građenja drugog objekta (železnička infrastruktura, rudnik, kamenolom, akumulaciono jezero, aerodrom i sl.), javni put, odnosno njegov deo koji se izmešta, mora biti izgrađen sa elementima koji odgovaraju kategoriji tog puta.

Troškove izmeštanja javnog puta, odnosno njegovog dela iz stava 1. ovog člana, snosi investitor objekta zbog čije izgradnje se vrši izmeštanje javnog puta, odnosno njegovog dela, ako se drugačije ne sporazumeju investitor i upravljač javnog puta.

Ukrštanje javnog puta sa železničkom infrastrukturom

Član 82.

U slučaju ukrštanja javnog puta sa železničkom infrastrukturom, zbog izgradnje javnog puta, sve troškove snosi investitor izgradnje tog javnog puta.

U slučaju ukrštanja javnog puta sa železničkom infrastrukturom, zbog izgradnje železničke infrastrukture, sve troškove snosi investitor izgradnje železničke infrastrukture.

Ukrštanje javnog puta sa drugim infrastrukturnim sistemom izvedeno izgradnjom podvožnjaka, odnosno nadvožnjaka

Član 83.

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

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

Ako je ukrštanje javnog puta sa drugim putem ili infrastrukturnim sistemom izvedeno izgradnjom nadvožnjaka za javni put, u fazi korišćenja izgrađeni nadvožnjak smatra se objektom tog javnog puta.

Infrastrukturni sistem ispod nadvožnjaka iz stava 3. ovog člana, sa instalacijama i postrojenjima potrebnim za pravilno i bezbedno korišćenje tog sistema, smatra se objektom tog infrastrukturnog sistema.

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

Izgradnja dodatnih elemenata puta

Član 84.

Planskim dokumentom određuju se deonice javnog puta, odnosno putnog objekta sa dodatnim elementima (širi kolovoz, trotoar, raskrsnice za potrebe naselja, prostori za parkiranje, javna rasveta, svetlosna i druga signalizacija, autobuska stajališta, biciklističke staze, pešačke staze i sl.), objekti i oprema koji odgovaraju potrebama naselja.

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

Dodatni elementi državnog puta za potrebe naselja iz stava 1. ovog člana, mogu se izgraditi na zahtev jedinice lokalne samouprave, uz prethodno pribavljanje saglasnosti upravljača državnog puta.

Izuzetno od stava 3. ovog člana izgradnja trotoara, pešačkih i biciklističkih staza, uz državni put kroz naselje je obavezujuća za jedinice lokalne samouprave.

Troškove izgradnje elemenata državnog puta iz st. 3. i 4. ovog člana, snosi jedinica lokalne samouprave koja je zahtevala izgradnju tih elemenata.

Autobusko stajalište

Član 85.

Autobusko stajalište na javnom putu, osim ulice, mora se izgraditi van kolovoza javnog puta, osim kada to nije moguće zbog uslova na terenu.

Na državnom putu može se izgraditi autobusko stajalište na zahtev jedinice lokalne samouprave uz prethodno pribavljenu saglasnost upravljača državnog puta.

U skladu sa potrebama jedinica lokalne samouprave za izgradnju autobuskih stajališta, upravljač državnog puta prilikom izgradnje ili rekonstrukcije državnog puta utvrđuje lokacije autobuskih stajališta u okviru projektne dokumentacije za navedene radove.

Troškove izrade tehničke dokumentacije i izgradnje autobuskog stajališta iz stava 2. ovog člana snosi jedinica lokalne samouprave.

Ministar propisuje osnovne uslove koje moraju da ispunjavaju autobuska stajališta na javnom putu.

Mostovi za javni put i železničku infrastrukturu

Član 86.

Mostovi za javni put i železničku infrastrukturu mogu se graditi na istim stubovima, pod uslovom da imaju posebne konstrukcije.

Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, mostovi za javni put i železničku infrastrukturu mogu se graditi na istim stubovima i sa zajedničkom konstrukcijom, s tim da se kolovoz javnog puta odvoji od železničke pruge.

Objekti za zaštitu javnog puta od bujica i snežnih nanosa

Član 87.

Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi zaštitu javnog puta i saobraćaja na tom putu na mestima podložnim odronjavanju ili izloženim snežnim nanosima, bujicama i jakim vetrovima.

Zaštita iz stava 1. ovog člana obezbeđuje se:

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

XI. POSEBNI ZAHTEVI KOJE JAVNI PUT MORA DA ISPUNI SA ASPEKTA BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Procena uticaja puta na bezbednost saobraćaja

Član 88.

Prilikom opredeljivanja za izgradnju novog, odnosno rekonstrukciju postojećeg državnog puta I reda, upravljač državnog puta mora da obezbedi procenu uticaja tog puta na bezbednost saobraćaja na mreži javnih puteva (u daljem tekstu: Procena).

O Proceni iz stava 1. ovog člana sačinjava se izveštaj.

Upravljač državnog puta postupa po prihvaćenim preporukama iz izveštaja iz stava 2. ovog člana najkasnije pre početka naredne faze projektovanja.

U slučaju nemogućnosti postupanja po preporukama iz izveštaja iz stava 2. ovog člana, upravljač državnog puta je dužan da u roku od 30 dana od dobijanja izveštaja obrazloži eventualno nepostupanje nadležnom organu za poslove saobraćaja.

Nadležan organ za poslove saobraćaja daje konačno mišljenje na obrazloženje upravljača državnog puta iz stava 3. ovog člana.

Upravljač državnog puta dužan je da postupi po konačnom mišljenju nadležnog organa za poslove saobraćaja.

Ministar propisuje način sprovođenja Procene i sadržinu izveštaja Procene.

Revizija i provera

Član 89.

Upravljač državnog puta mora da obezbedi reviziju projekata državnog puta I reda sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta (u daljem tekstu: Revizija) za sve projekte izgradnje novog puta i za projekte rekonstrukcije postojećeg puta, u svim fazama projektovanja, neposredno pre puštanja puta u eksploataciju i najkasnije šest meseci posle puštanja puta u eksploataciju.

Upravljač javnog puta mora da obezbedi proveru bezbednosti saobraćaja na putu (u daljem tekstu: Provera), i to:

- 1) periodične Provere državnih puteva I reda najmanje jednom u periodu od pet godina;
- 2) ciljane Provere za deonice javnih puteva najvećeg rizika, prema mapi rizika puteva i ulica.

O izvršenoj Reviziji iz stava 1. ovog člana sačinjava se izveštaj.

Upravljač javnog puta postupa po prihvaćenim preporukama iz izveštaja iz stava 3. ovog člana najkasnije pre početka naredne faze projektovanja.

O Proveri iz stava 2. ovog člana sačinjava se izveštaj.

Upravljač javnog puta mora pokrenuti proceduru za otklanjanje nedostataka po prihvaćenim preporukama iz izveštaja iz stava 5. ovog člana u roku od 90 dana od dana dobijanja izveštaja.

U slučaju nemogućnosti postupanja po preporukama iz izveštaja iz st. 3. i 5. ovog člana, upravljač javnog puta je dužan da u roku od 30 dana od dobijanja izveštaja obrazloži eventualno nepostupanje nadležnom organu za poslove saobraćaja.

Nadležan organ za poslove saobraćaja daje konačno mišljenje na obrazloženje upravljača javnog puta iz st. 3. i 5. ovog člana.

Upravljač javnog puta dužan je da postupi po konačnom mišljenju nadležnog organa za poslove saobraćaja.

Ministar propisuje način sprovođenja Revizije i Provere i sadržinu izveštaja Revizije i Provere.

Revizija i Procena iz člana 88. ovog zakona, mogu se sprovoditi i kod drugih javnih puteva koje odredi Vlada.

Mapiranje rizika, identifikacija i rangiranje opasnih mesta

Član 90.

Upravljač državnog puta dužan je da najmanje jednom u periodu od tri godine obezbedi projekte mapiranja rizika za utvrđivanje deonica najvećeg rizika (u daljem tekstu: Mapiranje rizika), odnosno projekte identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crne tačke).

Upravljač opštinskih puteva i ulica dužan je da najmanje jednom u periodu od pet godina obezbedi projekte Mapiranja rizika, odnosno projekte identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crne tačke) na putevima kojima upravljaju.

Za najrizičnija opasna mesta i deonice upravljač javnog puta iz st. 1. i 2. ovog člana dužan je da detaljno sagleda probleme bezbednosti saobraćaja i preduzme mere za otklanjanje rizika.

Ministar propisuje način utvrđivanja deonica najvećeg rizika i identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crnih tačaka).

Nezavisna ocena uticaja puta na saobraćajne nezgode sa poginulim licima

Član 91.

U slučaju saobraćajne nezgode sa najmanje jednim poginulim licem, ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove dostavlja izveštaj o saobraćajnoj nezgodi nadležnom upravljaču javnog puta, u roku od 60 dana od dana nastanka saobraćajne nezgode.

U slučaju nastanka saobraćajne nezgode iz stava 1. ovog člana, upravljač javnog puta dužan je da obezbedi nezavisnu ocenu doprinosa javnog puta nastanku, odnosno posledicama saobraćajne nezgode (u daljem tekstu: Nezavisna ocena), u roku od 30 dana od dana prijema izveštaja o saobraćajnoj nezgodi iz stava 1. ovog člana.

Upravljač javnog puta dužan je da dostavi Nezavisnu ocenu inspekciji za javne puteve u roku od 30 dana od dana njenog prijema.

Na osnovu Nezavisne ocene, u kojoj je utvrđeno da je put doprineo nastanku, odnosno posledicama saobraćajne nezgode, upravljač javnog puta u roku od 60 dana od dana dobijanja Nezavisne ocene preduzima mere radi unapređenja bezbednosti puta i sprečavanja nastanka saobraćajnih nezgoda, odnosno težih posledica saobraćajnih nezgoda.

Ministar, uz saglasnost ministra unutrašnjih poslova, propisuje sadržinu izveštaja o saobraćajnim nezgodama.

Ministar bliže propisuje sadržinu i način sprovođenja Nezavisne ocene.

Stručni tim za procenu, reviziju i proveru

Član 92.

Procenu sprovodi stručni tim koji je nezavisan od upravljača javnog puta i čiji je najmanje jedan član licencirani revizor.

Reviziju sprovodi stručni tim koji je nezavisan od upravljača javnog puta i kojim rukovodi licencirani revizor.

Proveru sprovodi stručni tim koji je nezavisan od upravljača javnog puta i kojim rukovodi licencirani proveravač.

Mapiranja rizika i identifikaciju i rangiranje opasnih mesta sprovodi stručni tim koji je nezavisan od upravljača javnog puta i čiji je najmanje jedan član licencirani revizor odnosno proveravač.

Nezavisnu ocenu sprovodi stručni tim koji je nezavisan od upravljača javnog puta i čiji je najmanje jedan član licencirani revizor, odnosno proveravač.

Član stručnog tima koji je revizor, odnosno proveravač bira se iz registra licenciranih revizora, odnosno proveravača koji vodi Agencija za bezbednost saobraćaja (u daljem tekstu: Agencija).

Ministar bliže propisuje sastav stručnog tima i uslove koje moraju da ispune članovi stručnog tima iz st. 1 - 5. ovog člana.

Uslovi za dobijanje licence za revizora i proveravača

Član 93.

Revizor i proveravač mora da ispunjava sledeće uslove:

1) da ima završene najmanje studije drugog stepena (master akademske studije) saobraćajne struke – usmerenja drumski saobraćaj, odnosno najmanje završene studije drugog stepena (master akademske studije) građevinske struke – usmerenja putevi i železnice;

2) da ima najmanje pet godina radnog iskustva u oblasti bezbednosti drumskog saobraćaja, odnosno projektovanja puteva;

3) da nije pravnosnažno osuđivano za krivična dela koja ga čine nedostojnim za obavljanje poslova revizora i proveravača, a naročito: teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja na putevima, prevare u osiguranju, iz grupa protiv života i tela, protiv polne slobode, protiv privrede, iz grupe protiv zdravlja ljudi, a u vezi sa opojnim drogama, protivpravnog saobraćaja, protiv državnih organa i protiv službene dužnosti, u poslednjih pet godina, kao i da se protiv njega ne vodi istraga za ova krivična dela, odnosno da nije podignuta optužnica za ova krivična dela;

4) da ima potvrdu o uspešno završenom programu stručnog osposobljavanja za polaganje stručnog ispita za revizora, odnosno proveravača;

5) da ima položen stručni ispit za revizora, odnosno proveravača.

Licenca

Član 94.

Licencu za revizora, odnosno proveravača izdaje, obnavlja i oduzima Agencija. Licenca isključivo sadrži ime i prezime, datum i mesto rođenja, prebivalište, fotografiju lica i potpis, kao podatke o ličnosti.

Licenca iz stava 1. ovog člana ima rok važenja pet godina od dana izdavanja odnosno obnavljanja.

Licenca iz stava 1. ovog člana obnavlja se revizoru, odnosno proveravaču ako je:

- 1) pohađao program stručnog usavršavanja;
- 2) položio ispit provere znanja.

Licenca iz stava 1. ovog člana oduzima se revizoru, odnosno proveravaču, ako je:

- 1) prestao da ispunjava uslove iz člana 93. stav 1. tačka 3) ovog zakona;
- 2) naknadnom proverom utvrđeno da je licenca izdata na osnovu neistinitih i netačnih podataka;
- 3) utvrđen nepropisan rad revizora, odnosno proveravača.

Poslove iz stava 1. ovog člana Agencija obavlja kao poverene.

Programi stručnog osposobljavanja i usavršavanja

Član 95.

Agencija organizuje, odnosno sprovodi programe stručnog osposobljavanja za polaganje stručnog ispita za revizora, odnosno proveravača, organizuje i sprovodi stručne ispite i ispite provere znanja za revizora, odnosno proveravača, organizuje programe stručnog usavršavanja znanja za revizora, odnosno proveravača i vodi registar revizora i proveravača.

Registar iz stava 1. ovog člana isključivo sadrži: ime i prezime; ime jednog roditelja; jedinstveni matični broj građana (u daljem tekstu: JMBG); datum i mesto rođenja; prebivalište; fotografiju lica i podatke o licenci.

Registri revizora i proveravača su javni i dostupni su na internet prezentaciji Agencije, sa podacima: ime i prezime, broj licence i rok važnosti licence.

Agencija vodi evidencije o:

1) izdatim licencama za revizore i proveravače koja sadrži sledeće podatke: redni broj; prezime, ime (ime jednog roditelja) i JMBG; datum i mesto rođenja; adresa stanovanja; prebivalište; datum i mesto polaganja stručnog ispita; datum i mesto polaganja ispita provere znanja; broj i datum izdavanja uverenja o položenom ispitu; broj/serijski broj licence; datum izdavanja licence; podatke o stručnoj spremi; rubriku za napomenu; svojeručni potpis; fotografija; elektronska adresa; broj kontakt telefona i

2) izvedenim stručnim osposobljavanjima i usavršavanjima revizora, odnosno proveravača koja sadrži sledeće podatke: redni broj; prezime, ime (ime jednog roditelja) i JMBG; datum i mesto rođenja; adresa stanovanja; prebivalište; podatke o stručnoj spremi; podatke o prethodnom radnom iskustvu; datum i mesto pohađanja stručnog osposobljavanja; datum i mesto pohađanja stručnog usavršavanja znanja; broj/serijski broj licence; datum izdavanja licence; broj i datum izdavanja potvrde o odslušanom stručnom osposobljavanju; broj i datum izdavanja potvrde o odslušanom stručnom usavršavanju; izdavalac potvrde; rubrika za napomenu; svojeručni potpis; fotografija; elektronska adresa; broj kontakt telefona; prezime izvođača sadržaja obuke; ime (ime jednog roditelja) i JMBG izvođača sadržaja obuke; elektronska adresa i broj kontakt telefona izvođača nastave.

Podaci iz evidencija iz stava 4. ovog člana čuvaju se trajno i vode se u elektronskom obliku.

Za pohađanje programa stručnog osposobljavanja, odnosno usavršavanja za revizora, odnosno proveravača, kao i za polaganje stručnog ispita i ispita provere znanja za revizora, odnosno proveravača i izdavanje licenci za revizora, odnosno proveravača, plaća se odgovarajuća taksa.

Vlada, na predlog Agencije, utvrđuje visinu takse iz stava 6. ovog člana, u skladu sa propisima koji uređuju budžetski sistem.

Poslove iz st. 1. i 4. ovog člana Agencija obavlja kao poverene.

Agencija može ovlastiti pravno lice koje ispunjava propisane uslove da sprovodi programe stručnog osposobljavanja i usavršavanja znanja za polaganje stručnog ispita i ispita provere znanja za revizora, odnosno proveravača.

Pravno lice iz stava 9. ovog člana mora da ispunjava uslove:

- 1) da ima saglasnost nadležnog organa na nastavni plan i program;
- 2) u pogledu nastavnog kadra, prostora, opreme i nastavnih sredstava za stručno osposobljavanje kandidata.

Ministar propisuje, na predlog Agencije, bliže uslove koje mora ispunjavati pravno lice za sprovođenje programa stručnog osposobljavanja i usavršavanja znanja revizora, odnosno proveravača, program stručnog osposobljavanja za polaganje stručnog ispita za revizora, odnosno proveravača, program obaveznih oblika stručnog usavršavanja za revizora, odnosno proveravača, način pohađanja programa stručnog osposobljavanja za polaganje stručnog ispita za revizora, odnosno proveravača, način polaganja stručnog ispita i ispita provere znanja za revizora, odnosno proveravača, rokove za održavanje programa stručnog usavršavanja, izgled i sadržinu licence za revizora, odnosno proveravača.

XII. BEZBEDNOSNI ZAHTEVI ZA TUNELE DUŽE OD 500 METARA

Bezbednosni zahtevi

Član 96.

Bezbednosni zahtevi za tunele na javnom putu čija dužina prelazi 500 metara su tehnički i eksploatacioni uslovi koje tunel mora da ispunjava radi bezbednog odvijanja saobraćaja.

Bezbednosni zahtevi primenjuju se na projektovanje, izgradnju, održavanje, upotrebu tunela na putevima i na stručne službe i radnike u tunelu u cilju zaštite ljudskih života, životne sredine i tunela kao objekta.

Ministarstvo je organ nadležan za ispunjavanje bezbednosnih zahteva za tunele u vezi sa odredbama ovog zakona.

Ministar propisuje minimalne bezbednosne zahteve koje moraju da ispunjavaju tuneli iz stava 1. ovog člana.

Upravljanje tunelima

Član 97.

Upravljač javnog puta je zadužen za upravljanje tunelima i uspostavljanje bezbednosnih zahteva u tunelima, kao i za preduzimanje svih nužnih radnji za zadovoljenje bezbednosnih zahteva za tunele u skladu sa ovim zakonom (u daljem tekstu: Upravnik tunela).

Upravnik tunela

Član 98.

Upravnik tunela dužan je da obezbedi izradu nezavisnih projekata mapiranja rizika kojom se utvrđuju svi faktori koji utiču na bezbednost saobraćaja u tunelu, a naročito karakteristike saobraćajnog toka i prognozirani dnevni broj teretnih vozila.

Projekat iz stava 1. ovog člana dostavlja se Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja, odnosno organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja.

Ministar propisuje način upravljanja tunelom.

Izveštaj o saobraćajnoj nezgodi u tunelu

Član 99.

Upravnik tunela dužan je da o saobraćajnoj nezgodi u tunelu, odnosno oštećenju tunela koje utiče na bezbedno odvijanje saobraćaja, izradi izveštaj bez odlaganja, a najkasnije 30 dana od dana kada se saobraćajna nezgoda dogodila, odnosno kada je nastalo oštećenje tunela. Prilog izveštaja čini dokumentacija o izvršenom uviđaju.

Izveštaj iz stava 1. ovog člana dostavlja se Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja, odnosno organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja, kao i subjektima sistema zaštite i spasavanja, u smislu zakona kojim se uređuju vanredne situacije.

Godišnji izveštaj o vanrednim događajima i vanrednim situacijama

Član 100.

Upravnik tunela izrađuje godišnji izveštaj o vrstama, uzrocima i razmerama vanrednih događaja i vanrednih situacija u tunelima, o preduzetim merama i

aktivnostima sistema zaštite i spasavanja i o procenama daljeg razvoja situacije, u skladu sa zakonom kojim se uređuju vanredne situacije.

Izveštaj iz stava 1. ovog člana dostavlja se Ministarstvu svake godine do 31. januara tekuće za prethodnu godinu.

Savetnik za bezbednost u tunelu

Član 101.

Upravnik tunela dužan je da imenuje savetnika za bezbednost u tunelima na javnom putu kojim upravlja.

Savetnik iz stava 1. ovog člana je nezavisan pri donošenju svih odluka po pitanju bezbednosti u tunelu.

Savetnik za bezbednost u tunelu dužan je da:

- 1) usklađuje delovanje sa subjektima sistema zaštite i spasavanja, u smislu zakona kojim se uređuju vanredne situacije;
- 2) učestvuje u pripremi planova i programa razvoja sistema zaštite i spasavanja, u smislu zakona kojim se uređuju vanredne situacije;
- 3) učestvuje u definisanju bezbednosnih zahteva prilikom projektovanja, izgradnje, rekonstrukcije i održavanja tunela;
- 4) učestvuje u sistemu zaštite i spasavanja, u smislu zakona kojim se uređuju vanredne situacije uzimajući u obzir bezbednosne zahteve u tunelu.

XIII. NADZOR

Organ nadležan za nadzor

Član 102.

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo.

Inspekcijski nadzor vrši Ministarstvo preko republičkog inspektora za državne puteve.

Ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove vrši nadzor nad sprovođenjem ovog zakona kao i drugih propisa u vezi sa vanrednim prevozom.

Sukob interesa

Član 103.

Republički inspektor za državne puteve ne može da izrađuje ili učestvuje u izradi tehničke dokumentacije i tehničkoj kontroli, tehničke dokumentacije za objekte, koji su predmet inspekcijskog nadzora, niti da vrši stručni nadzor nad izvođenjem radova na objektima koji su predmet inspekcijskog nadzora.

Prava i dužnosti republičkog inspektora

Član 104.

Republički inspektor za državne puteve ima pravo i dužnost da proverava:

- 1) radove na održavanju i zaštiti državnog puta, njegovog dela i putnog objekta;
- 2) tehničku i drugu dokumentaciju za održavanje državnog puta, njegovog dela i putnog objekta;

3) ispunjenost uslova propisanih za lica koja vrše poslove projektovanja, tehničke kontrole tehničke dokumentacije, rukovođenja izvođenjem radova i vršenja stručnog nadzora na održavanju državnog puta, njegovog dela i putnog objekta;

4) stanje državnog puta, njegovog dela i putnog objekta;

5) pravilno održavanje državnog puta, njegovog dela i putnog objekta u skladu sa tehničkim i drugim propisima i uslovima kojima se osigurava sposobnost državnog puta, njegovog dela i putnog objekta za nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja;

6) uslove odvijanja saobraćaja na državnom putu;

7) da li se pravilno i redovno sprovode propisane mere zaštite državnog puta;

8) primenu tehničkih propisa, standarda i normi kvaliteta prilikom izvođenja radova i upotrebe materijala pri održavanju državnog puta;

9) da li izvođač radova na rehabilitaciji državnog puta, njegovog dela i putnog objekta vodi knjigu inspekcije i građevinski dnevnik na propisan način;

10) da li se vanredni prevoz vrši sa dozvolom, odnosno u skladu sa uslovima propisanim dozvolom;

11) da li je sprovedena Provera, Mapiranje rizika, identifikacija i rangiranje opasnih mesta i Nezavisna ocena, na propisan način.

Pored poslova iz stava 1. ovog člana republički inspektor za državne puteve obavlja i druge poslove utvrđene zakonom.

U vršenju kontrole iz člana 60. ovog zakona republički inspektor za državne puteve ima pravo da na državnim putevima zaustavlja vozila, osim vozila Vojske Srbije, vozila hitne pomoći i vozila ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove.

Zaustavljanje vozila iz stava 3. ovoga člana vrši se isticanjem stop tablice.

Vozač je dužan da zaustavi vozilo ako inspektor iz stava 3. ovog člana istakne stop tablicu.

Stop tablica mora biti presvučena reflektujućom materijom ili izrađena na način da se može osvetliti sopstvenim izvorom svetlosti, koji emituje svetlost crvene boje.

Stop tablica presvučena reflektujućom materijom ima oblik kruga prečnika najmanje 12 cm i pričvršćena je na odgovarajuću dršku. Osnova tablice je žute boje, sa crvenom ivicom širine najmanje 2 cm.

Stop tablica sa sopstvenim izvorom svetlosti ima oblik kruga prečnika najmanje 18 cm i pričvršćena je na odgovarajuću dršku. Osnova je žute boje, oko koje je crvena ivica širine najmanje 3 cm, čije su površine od reflektujuće materije. Osnova druge strane je bele boje prečnika najmanje 10 cm oko koje je crvena ivica širine najmanje 3 cm sa reflektujućom materijom. U ovu osnovu je ugrađeno svetleće telo koje može da emituje postojano, odnosno trepćuće svetlo crvene boje.

Na osnovi stop tablice koju koristi inspektor ispisan je tekst: „STOP INSPEKCIJA”.

Ovlašćenja republičkog inspektora

Član 105.

U vršenju inspekcijskog nadzora republički inspektor za državne puteve je ovlašćen da:

1) zabrani izvršenje radova koji se izvode protivno zakonu i drugim propisima, tehničkim propisima i standardima i normama kvaliteta prilikom izvođenja radova i upotrebe materijala pri održavanju državnog puta, njegovog dela i putnog objekta, protivno uslovima odvijanja saobraćaja na državnom putu, njegovom delu i putnom objektu ili protivno propisanim merama zaštite državnog puta, njegovog dela i putnog objekta;

2) predloži organu nadležnom za tehničko regulisanje saobraćaja obustavu saobraćaja određene kategorije vozila na državnom putu, njegovom delu ili putnom objektu;

3) naloži otklanjanje nastalih nedostataka na državnom putu, njegovom delu ili putnom objektu, usled nepredviđenih i neplaniranih okolnosti kojima se ugrožava ili može biti ugrožena bezbednost saobraćaja;

4) naloži uklanjanje ograda, drveća, zasada, građevinskog i drugog materijala i natpisa podignutih, ostavljenih ili postavljenih suprotno odredbama ovog zakona;

5) naloži uklanjanje objekata, cevovoda, vodova, instalacija, natpisa, ograda, drveća, zasada, građevinskog i drugog materijala sa državnog puta, njegovog dela, putnog objekta i putnog zemljišta, osim objekata, cevovoda, vodova i instalacija za koje je ustanovljeno pravo službenosti ili drugo pravo određeno zakonom;

6) zabrani radove koji se izvode u neposrednoj blizini državnog puta, njegovog dela i putnog objekta, a koji mogu ugroziti njihovu stabilnost i bezbednost saobraćaja;

7) naloži uklanjanje saobraćajne signalizacije i opreme na državnom putu, koja nije postavljena na osnovu rešenja Ministarstva;

8) isključi iz saobraćaja na državnom putu vozilo kojim se obavlja vanredni prevoz bez dozvole ili protivno uslovima datim u dozvoli za vanredni prevoz;

9) naloži upravljaču državnog puta postavljanje fizičkih prepreka kojima se onemogućava priključenje na državni put, saobraćajnim priključkom ili ukrštanjem puteva, odnosno priključkom prilaznog puta na državni put, do pribavljanja upotrebne dozvole za priključak;

10) naloži uklanjanje saobraćajnog priključka na državni put u putnom zemljištu, ako za izgrađeni saobraćajni priključak nisu pribavljeni uslovi i rešenje upravljača javnog puta, odnosno građevinska dozvola u ostavljenom roku;

11) naloži otklanjanje nepravilnosti, odnosno zabrani dalje izvođenje radova prilikom održavanja državnog puta, njegovog dela i putnog objekta, ako utvrdi da izvođač radova ne ispunjava propisane uslove;

12) naloži otklanjanje nedostataka u utvrđenom roku, ako utvrdi da se prilikom izvođenja radova i upotrebe materijala pri održavanju državnog puta, njegovog dela i putnog objekta, ne primenjuju tehnički propisi i standardi i norme kvaliteta, a ako se u utvrđenom roku nedostaci ne otklone, zabrani, odnosno obustavi dalje izvođenje radova i naloži uklanjanje izvedenih radova na delovima državnog puta ili putnog objekta na kojima nisu otklonjeni naloženi nedostaci;

13) naloži uklanjanje stvari, odnosno materija koje su se našle na državnom putu i koje mogu oštetiti državni put ili ugrožavaju bezbednost saobraćaja, kao i onesposobljenog vozila za dalju vožnju kojim se ometa korišćenje državnog puta;

14) naloži sprovođenje Provere, Mapiranja rizika, identifikacije i rangiranja opasnih mesta, odnosno Nezavisne ocene.

Mere obezbeđenja koje preduzima republički inspektor

Član 106.

Ako je državni put, njegov deo ili putni objekat u takvom stanju da se na njemu ne može odvijati bezbedan saobraćaj, republički inspektor za državne puteve će narediti da se bez odlaganja preduzmu mere obezbeđenja, a po potrebi može privremeno zabraniti saobraćaj na državnom putu, njegovom delu ili putnom objektu.

Poveravanje poslova inspekcijeskog nadzora

Član 107.

Poverava se autonomnoj pokrajini na njenoj teritoriji vršenje poslova inspekcijeskog nadzora nad primenom ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona i zakona i drugih propisa kojima se uređuje bezbednost saobraćaja, na državnim putevima II reda.

Ovlašćeno lice autonomne pokrajine u vršenju poslova inspekcijeskog nadzora nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona i zakona i drugih propisa kojima se uređuje bezbednost saobraćaja, na državnim putevima II reda ima prava, dužnosti i ovlašćenja iz čl. 104. i 105. ovog zakona.

Opštinski inspektor

Član 108.

Nadležni inspektor jedinice lokalne samouprave, u vršenju poslova inspekcijeskog nadzora nad primenom propisa kojima se uređuje zaštita opštinskih puteva i ulica, ima prava, dužnosti i ovlašćenja republičkog inspektora za državne puteve utvrđenih ovim zakonom.

Žalba na rešenje inspektora

Član 109.

Protiv rešenja republičkog inspektora za državne puteve, može se izjaviti žalba Vladi u roku od 15 dana od dana dostavljanja.

Žalba se podnosi preko Ministarstva.

Protiv rešenja ovlašćenog lica autonomne pokrajine iz člana 107. ovog zakona može se izjaviti žalba Ministarstvu u roku od 15 dana od dana dostavljanja. Žalba se podnosi preko organa u kome je raspoređeno ovlašćeno lice.

Žalba izjavljena protiv rešenja iz st. 1. i 2. ovog člana ne odlaže izvršenje rešenja kojim se:

- 1) zabranjuju, odnosno obustavljaju radovi;
- 2) privremeno obustavlja saobraćaj na državnom putu, njegovom delu ili putnom objektu;
- 3) nalaže otklanjanje nedostataka na državnom putu, njegovom delu ili putnom objektu kojima se ugrožava ili može biti ugrožena bezbednost saobraćaja;
- 4) nalaže uklanjanje objekata, cevovoda, vodova, instalacija, natpisa, ograda, drveća, zasada, građevinskog i drugog materijala sa državnog puta, njegovog dela, putnog objekta i putnog zemljišta, osim objekata, cevovoda, vodova i instalacija za koje je ustanovljeno pravo službenosti ili drugo pravo određeno zakonom;
- 5) isključuje iz saobraćaja na državnom putu vozilo kojim se obavlja vanredni prevoz bez dozvole.

XIV. KAZNENE ODREDBE

Privredni prestup

Član 110.

Novčanom kaznom od 300.000 do 3.000.000 dinara kazniće se za privredni prestup pravno lice, ako:

- 1) održavanje i zaštitu puta ne sprovodi u skladu sa propisima donetim na osnovu ovog zakona (član 13. stav 2);
- 2) ne označava i ne vodi evidencije o javnim putevima (član 15. stav 1);
- 3) izvodi radove na javnom putu a nije za izvođenje tih radova pribavio uslove i rešenje iz člana 17. stav 1. tačka 2. ovog zakona;
- 4) ne vodi evidenciju u skladu sa članom 17. stav 8. ovog zakona;
- 5) ne obezbedi ENP iz člana 28. stav 1. ovog zakona;
- 6) ne pristupi sistemu EENP iz člana 29. stav 1. ovog zakona, kada propisana obaveza počne da se primenjuje;
- 7) podiže zasade, ograde i drveće, ostavlja predmete i materijale, postavlja postrojenja i uređaje, gradi objekte ili vrši druge radnje koje ometaju zahtevanu preglednost javnog puta (član 38. stav 2);
- 8) privremeno ili trajno zauzme javni put (član 49. tačka 1);
- 9) izvodi radove na javnom putu kojima se oštećuje put ili ugrožava nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja (član 49. tačka 3);
- 10) ispušta vodu, otpadnu vodu i drugu tečnost na javni put (član 49. tačka 4);
- 11) obavlja vanredni prevoz bez posebne dozvole koju izdaje upravljач javnog puta, kada je ta dozvola uslov za obavljanje vanrednog prevoza (član 54. stav 2);
- 12) pri izvođenju radova na održavanju javnog puta ne omogući bezbedno odvijanje saobraćaja (član 67. stav 2);
- 13) ne postupa u skladu sa članom 68. ovog zakona;
- 14) ne postupa u skladu sa članom 69. ovog zakona;
- 15) pri rekonstrukciji ili izvođenju drugih radova na javnom putu ne izmesti objekte, postrojenja, uređaje, instalacije i vodove ugrađene u trup javnog puta i putno zemljište, odnosno u putnom objektu ili ih ne prilagodi nastalim promenama (član 80. st. 2. i 4);
- 16) javni put, odnosno njegov deo koji se izmešta ne izgradi u skladu sa članom 81. stav 1. ovog zakona;
- 17) na mestima podložnim odronjavanju ili izloženim snežnim nanosima, bujicama i jakim vetrovima ne obezbedi zaštitu javnog puta i saobraćaja na način propisan u članu 87. ovog zakona;
- 18) ne postupi u skladu sa članom 88. stav 1. ovog zakona;
- 19) ne postupi u skladu sa članom 89. stav 6. ovog zakona;
- 20) ne postupi u skladu sa članom 90. ovog zakona;
- 21) ne postupi u skladu sa članom 91. st. 2, 3. i 4. ovog zakona.

Za privredni prestup iz stava 1. ovog člana kazniće se novčanom kaznom od 50.000 do 200.000 dinara i odgovorno lice u pravnom licu.

Prekršaji

Član 111.

Novčanom kaznom od 200.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj pravno lice ako:

1) ne dostavi Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja i organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja izveštaj o izvršenoj kontroli i oceni stanja javnih puteva shodno članu 11. st. 1. i 2. ovog zakona;

2) ne dostavi Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja i organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja program radova na održavanju puteva shodno članu 12. stav 3. ovog zakona;

3) ne obavesti organ nadležan za vođenje jedinstvene evidencije nepokretnosti u javnoj svojini u roku od 30 dana od dana nastale promene, da se deo javnog puta iz člana 16. stav 1. ovog zakona ne koristi za saobraćaj (član 16. stav 3);

4) ne plati posebnu naknadu za upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta iz člana 20. stav 1. tačka 3. ovog zakona;

5) ne postupa sa podacima o ličnosti korisnika državnog puta u skladu sa čl. 30. i 31. ovog zakona;

6) postupa suprotno članu 32. ovog zakona;

7) gradi objekte i postavlja postrojenja, uređaje i instalacije suprotno članu 33. stav 1. ovog zakona;

8) gradi, odnosno postavlja linijski infrastrukturni objekat: železnička infrastruktura, elektroenergetski vod, naftovod, produktovod, gasovod, objekat visinskog prevoza, linijska infrastruktura elektronskih komunikacija, vodovodna i kanalizaciona infrastruktura, bez pribavljenih uslova i rešenja upravljača javnog puta (član 33. stav 2);

9) ne obezbedi nadzor nad izvođenjem radova iz člana 33. stav 2. ovog zakona (član 33. stav 3);

10) podiže ograde, drveće i zasade pored javnih puteva suprotno članu 37. ovog zakona;

11) ne postupa u skladu sa članom 38. st. 2. i 3. ovog zakona;

12) ne obezbedi stručni nadzor nad izvođenjem radova iz člana 39. st. 1. i 3. ovog zakona (član 39. stav 5);

13) ne obavesti upravljača javnog puta o radovima na održavanju objekta kojim upravlja ili ga ne obavesti u roku propisanom članom 39. stav 2. ovog zakona;

14) ne podigne odgovarajuće ograde na mestima i na način propisan u članu 40. stav 1. ovog zakona;

15) umanji preglednost na javnom putu na način propisan u članu 40. stav 2. ovog zakona;

16) gradi saobraćajni priključak na javni put suprotno članu 41. stav 1. ovog zakona;

17) ne postupi u skladu sa članom 43. ovog zakona ;

18) ne smanji broj saobraćajnih priključaka u skladu sa članom 45. stav 1. ovog zakona;

19) ne omogući slobodno oticanje vode, postavljanje privremene opreme za zaštitu javnog puta od smetova (snegobrana) i odlaganje snega sa javnog puta na njegovo zemljište (član 46. stav 1);

20) ne omogući prilaz javnom putu ili putnom objektu radi izvođenja radova na održavanju javnog puta ili putnog objekta (član 46. stav 2);

21) ne štiti javni put na način propisan odredbom člana 47. ovog zakona;

22) postavlja reklamne table, reklamne panoje, uređaje za obaveštavanje ili oglašavanje na javnom putu suprotno članu 48. ovog zakona;

23) spreči oticanje voda sa javnog puta, a posebno iz putnog jarka i iz propusta kroz trup puta i spreči dalje oticanje voda ka njihovim recipijentima (član 49. tačka 5);

24) prosipa, ostavlja ili baca materijale, stvari i smeće na javni put (član 49. tačka 6);

25) zamašćuje javni put mazivima ili drugim sličnim materijama (član 49. tačka 7);

26) postavlja i koristi svetla ili druge uređaje, odnosno predmete na javnom putu i pored javnog puta, kojima se ometa bezbedno odvijanje saobraćaja na putu (član 49. tačka 8);

27) izvodi poljoprivredne radove na bankinama, kosinama i putnom zemljištu (član 49. tačka 9);

28) vuče predmete, materijale, oruđe i druge vrste tereta po javnom putu (član 49. tačka 10);

29) spušta niz kosine zaseka, useka i nasipa javnog puta, drvenu građu, drva za ogrev, kamenje i drugi materijal (član 49. tačka 11);

30) pali travu i drugo rastinje na javnom putu, kao i otpadne predmete i materijale (član 49. tačka 12);

31) pali travu i drugo rastinje na zemljištu suseda javnog puta tako da se ugrožava bezbednost odvijanja saobraćaja i umanjuje zahtevana preglednost na javnom putu (član 49. tačka 13);

32) koči zaprežno vozilo sprečavanjem okretanja točkova (član 49. tačka 14);

33) uključuje vozilo na javni put i isključuje vozilo sa javnog puta van priključka ili ukrštaja (član 49. tačka 15);

34) zaustavlja ili ostavlja vozilo, kojim se ometa korišćenje puta (član 49. tačka 16);

35) neregulisano vodi bujične vodotokove koji mogu da oštete javni put (član 49. tačka 17);

36) otvara prolaze za vozila i pešake na žičanim ogradama pratećih sadržaja pored autoputa (član 49. tačka 18);

37) vrši radnje kojim se oštećuje ili bi se mogao oštetiti javni put, umanjiti zahtevana preglednost, ometa odvijanje saobraćaja odnosno ugrožava bezbedno odvijanje saobraćaja (član 49. tačka 19);

38) u obavljanju poslova zaštite javnog puta ne sprovodi svakodnevno aktivnosti propisane u članu 50. stav 1. ovog zakona;

39) ne podnese pisani zahtev inspekciji za puteve propisan u članu 50. st. 2. i 3. ovog zakona;

40) kod organa nadležnog za poslove saobraćaja ne podnese zahtev za pokretanje postupka za ograničavanje korišćenja javnog puta (član 51. stav 1);

41) ne preduzme mere obezbeđenja javnog puta postavljanjem saobraćajne signalizacije ili ne obavesti ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove ili javnost putem sredstava javnog informisanja o preduzetim merama (član 51. st. 2. i 3);

42) ako ne pokrene postupak za izdavanje rešenja za tehničko regulisanje saobraćaja za period zimske službe ili ne pokrene postupak u propisanom roku shodno članu 52. st. 1. i 3. ovog zakona;

43) putem sredstava javnog informisanja ne obavesti blagovremeno učesnike u saobraćaju o izmeni režima saobraćaja na javnim putevima u periodu zimskog održavanja ili nakon postavljanja saobraćajne signalizacije i opreme na javnom putu o tome ne obavesti ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove i inspekciju za puteve (član 52. st. 4. i 5);

44) koristi u saobraćaju na javnom putu motorna i priključna vozila sa točkovima bez pneumatika, izuzimajući vozila sa gusenicama (član 53. stav 1);

45) koristi u saobraćaju na javnom putu, sa savremenim kolovoznim zastorom, vozila sa gusenicama koje nisu zaštićene oblogom sa ravnim površinama ili drugim odgovarajućim oblogama (član 53. stav 2);

46) koristi zaprežna vozila sa ukupnom masom preko tri tone sa točkovima bez pneumatika (član 53. stav 4);

47) obavlja vanredni prevoz suprotno uslovima ili bez dozvole koju izdaje upravljač javnog puta (član 54. st. 2. i 5);

48) izda dozvolu za vanredni prevoz suprotno čl. 54. i 55. ovog zakona;

49) ne vodi evidenciju u skladu sa članom 57. stav 2. ovog zakona i na svojoj internet stranici ne objavljuje evidenciju o izdatim dozvolama za vanredni prevoz (član 57. stav 3);

50) obavlja vanredni prevoz na nepropisan način ili suprotno uslovima utvrđenim u dozvoli za vanredni prevoz (član 59. stav 1);

51) za vreme trajanja isključenja, koristi vozilo koje je u vršenju kontrole isključeno iz saobraćaja suprotno članu 60. stav 4. ovog zakona;

52) izda dozvolu za vanredni prevoz, a da vlasnik, odnosno korisnik vozila nije izmirio propisane troškove koji su nastali pri prethodno obavljenim vanrednim prevozima (član 60. stav 6);

53) ne ukloni ili ne označi bez odlaganja stvari, odnosno materije koje su se našle na javnom putu koje mogu oštetiti javni put ili ugrožavaju bezbednost saobraćaja (član 62. stav 1);

54) ne preduzme mere da se stvari, odnosno materija uklone ili označe u roku koji ne može biti duži od 12 sati u skladu sa članom 62. stav 2. ovog zakona;

55) pri uklanjanju stvari i materija nanese štetu javnom putu (član 62. stav 4);

56) u cilju bezbednog odvijanja saobraćaja ne označi vozilo na način određen propisima o bezbednosti saobraćaja ili ne preduzme mere da se vozilo u najkraćem roku a ne dužem od dva sata, ukloni sa javnog puta (član 63. stav 1);

57) ne preduzme mere za označavanje, odnosno uklanjanje vozila onesposobljenog za dalju vožnju na javnom putu, u roku koji ne može biti duži od šest sati (član 63. stav 2);

58) pri uklanjanju vozila nanese štetu javnom putu (član 63. stav 4);

59) ne obaveštava javnost o prohodnosti javnih puteva, u skladu sa članom 65. ovog zakona;

60) ne postupi u skladu sa članom 66. stav 3. ovog zakona;

61) ne postupi na način propisan članom 70. stav 4. ovog zakona;

62) ne izradi saobraćajni projekat u skladu sa članom 70. stav 6. ovog zakona;

63) ne obavesti javnost o obustavi saobraćaja na način i u rokovima propisanim članom 71. stav 4. ovog zakona;

64) ne postupa u skladu sa članom 72. stav 1. ovog zakona;

65) ne obezbedi izradu nezavisnih projekata mapiranja rizika, kojom se utvrđuju svi faktori koji utiču na bezbednost saobraćaja u tunelu, a naročito karakteristike saobraćajnog toka i prognozirani dnevni broj teretnih vozila (član 98. stav 1);

66) ne izradi izveštaj o saobraćajnoj nezgodi u tunelu, odnosno oštećenju tunela koje utiče na bezbedno odvijanje saobraćaja u propisanom roku ili ga ne dostavi na propisani način nadležnim organima (član 99);

67) ne pripremi godišnji izveštaj o vanrednim događajima i vanrednim situacijama na propisani način ili ga ne dostavi Ministarstvu u propisanom roku (član 100);

68) ne imenuje savetnika za bezbednost u tunelu (član 101. stav 1);

69) ako ne postupi po rešenju inspektora shodno odredbama člana 105 - 108. ovog zakona.

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se novčanom kaznom od 10.000 do 150.000 dinara i odgovorno lice u pravnom licu.

Član 112.

Novčanom kaznom od 100.000 do 500.000 dinara kazniće se za prekršaj preduzetnik ako:

1) ne dostavi Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja i organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja izveštaj o izvršenoj kontroli i oceni stanja javnih puteva shodno članu 11. st. 1. i 2. ovog zakona;

2) ne dostavi Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja i organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja program radova na održavanju i zaštiti puteva shodno članu 12. stav 3. ovog zakona;

3) održavanje puta ne sprovodi u skladu sa propisima donetim na osnovu ovog zakona (član 13. stav 2);

4) ne obavesti organ nadležan za vođenje jedinstvene evidencije nepokretnosti u javnoj svojini u roku od 30 dana od dana nastale promene, da se deo javnog puta iz člana 16 stav 1. ne koristi za saobraćaj (član 16. stav 3);

5) ne vodi evidenciju u skladu sa članom 17. stav 8. ovog zakona;

- 6) ne plati posebnu naknadu za upotrebu javnog puta iz člana 20. stav 1. tačka 3. ovog zakona;
- 7) ne postupa sa podacima o ličnosti korisnika državnog puta u skladu sa čl. 30. i 31. ovog zakona;
- 8) postupa suprotno članu 32. ovog zakona;
- 9) gradi objekte i postavlja postrojenja, uređaje i instalacije suprotno članu 33. stav 1. ovog zakona;
- 10) gradi, odnosno postavlja linijski infrastrukturni objekat: železnička infrastruktura, elektroenergetski vod, naftovod, produktovod, gasovod, objekat visinskog prevoza, linijska infrastruktura elektronskih komunikacija, vodovodna i kanalizaciona infrastruktura, bez pribavljenih uslova i rešenja upravljača javnog puta (član 33. stav 2);
- 11) ne obezbedi nadzor nad izvođenjem radova iz člana 33. stav 2. ovog zakona (član 33. stav 3);
- 12) podiže ograde, drveće i zasade pored javnih puteva suprotno članu 37. ovog zakona;
- 13) ne postupa u skladu sa članom 38. st. 2. i 3. ovog zakona;
- 14) ne obezbedi stručni nadzor nad izvođenjem radova iz člana 39. st. 1. i 3. ovog zakona (član 39. stav 5);
- 15) ne obavesti upravljača puta o radovima na održavanju objekta kojim upravlja ili ga ne obavesti u roku propisanom članom 39. stav 2. ovog zakona;
- 16) ne podigne odgovarajuće ograde na mestima i na način propisan u članu 40. stav 1. ovog zakona;
- 17) umanji preglednost na javnom putu na način propisan u članu 40. stav 2. ovog zakona;
- 18) gradi saobraćajni priključak na javni put suprotno članu 41. stav 1. ovog zakona;
- 19) ne postupi u skladu sa članom 43. ovog zakona;
- 20) ne smanji broj saobraćajnih priključaka u skladu sa članom 45. stav 1. ovog zakona;
- 21) ne omogući slobodno oticanje vode, postavljanje privremene opreme za zaštitu javnog puta od smetova (snegobrana) i odlaganje snega sa javnog puta na njegovo zemljište (član 46. stav 1);
- 22) ne omogući prilaz javnom putu ili putnom objektu radi izvođenja radova na održavanju javnog puta ili putnog objekta (član 46. stav 2);
- 23) ne štiti javni put na način propisan odredbom člana 47. ovog zakona;
- 24) postavlja reklamne table, reklamne panoe, uređaje za obaveštavanje ili oglašavanje na javnom putu suprotno članu 48. ovog zakona;
- 25) privremeno ili trajno zauzme javni put (član 49. tačka 1);
- 26) izvodi radove na javnom putu kojima se oštećuje put ili ugrožava nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja, (član 49. tačka 3);
- 27) ispušta vodu, otpadnu vodu i drugu tečnost na javni put (član 49. tačka 4);

28) spreči oticanje voda sa javnog puta, a posebno iz putnog jarka i iz propusta kroz trup puta i spreči dalje oticanje voda ka njihovim recipijentima (član 49. tačka 5);

29) prosipa, ostavlja ili baca materijale, stvari i smeće na javni put (član 49. tačka 6);

30) zamašćuje javni put mazivima ili drugim sličnim materijama (član 49. tačka 7);

31) postavlja i koristi svetla ili druge uređaje, odnosno predmete na javnom putu i pored javnog puta, kojima se ometa bezbedno odvijanje saobraćaja na putu (član 49. tačka 8);

32) izvodi poljoprivredne radove na bankinama, kosinama i putnom zemljištu (član 49. tačka 9);

33) vuče predmete, materijale, oruđe i druge vrste tereta po javnom putu (član 49. tačka 10);

34) spušta niz kosine zaseka, useka i nasipa javnog puta, drvenu građu, drva za ogrev, kamenje i drugi materijal (član 49. tačka 11);

35) pali travu i drugo rastinje na javnom putu, kao i otpadne predmete i materijale (član 49. tačka 12);

36) pali travu i drugo rastinje na zemljištu suseda javnog puta tako da se ugrožava bezbednost odvijanja saobraćaja i umanjuje zahtevana preglednost na javnom putu (član 49. tačka 13);

37) koči zaprežno vozilo sprečavanjem okretanja točkova (član 49. tačka 14);

38) uključuje vozilo na javni put i isključuje vozilo sa javnog puta van priključka ili ukrštaja (član 49. tačka 15);

39) zaustavlja ili ostavlja vozilo, kojim se ometa korišćenje puta (član 49. tačka 16);

40) neregulisano vodi bujične vodotokove koji mogu da oštete javni put (član 49. tačka 17);

41) otvara prolaze za vozila i pešake na žičanim ogradama pratećih sadržaja pored autoputa (član 49. tačka 18);

42) vrši radnje kojim se oštećuje ili bi se mogao oštetiti javni put, umanjiti zahtevana preglednost, ometa odvijanje saobraćaja odnosno ugrožava bezbedno odvijanje saobraćaja (član 49. tačka 19);

43) u obavljanju poslova zaštite javnog puta ne sprovodi svakodnevno aktivnosti propisane u članu 50. stav 1. ovog zakona;

44) ne podnese pisani zahtev inspekciji za puteve propisan u članu 50. st. 2. i 3. ovog zakona;

45) kod organa nadležnog za poslove saobraćaja ne podnese zahtev za pokretanje postupka za ograničavanje korišćenja javnog puta (član 51. stav 1);

46) ne preduzme mere obezbeđenja javnog puta postavljanjem saobraćajne signalizacije ili ne obavesti ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove ili javnost putem sredstava javnog informisanja o preduzetim merama (član 51. st. 2. i 3);

47) ako ne pokrene postupak za izdavanje rešenja za tehničko regulisanje saobraćaja za period zimske službe ili ne pokrene postupak u propisanom roku shodno članu 52. st. 1. i 3. ovog zakona;

48) putem sredstava javnog informisanja ne obavesti blagovremeno učesnike u saobraćaju o izmeni režima saobraćaja na javnim putevima u periodu zimskog održavanja ili nakon postavljanja saobraćajne signalizacije i opreme na javnom putu o tome ne obavesti ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove i inspekciju za puteve (član 52. st. 4. i 5);

49) koristi u saobraćaju na javnom putu motorna i priključna vozila sa točkovima bez pneumatika, izuzimajući vozila sa gusenicama (član 53. stav 1);

50) koristi u saobraćaju na javnom putu, sa savremenim kolovoznim zastorom, vozila sa gusenicama koje nisu zaštićene oblogom sa ravnim površinama ili drugim odgovarajućim oblogama (član 53. stav 2);

51) koristi zaprežna vozila sa ukupnom masom preko tri tone sa točkovima bez pneumatika (član 53. stav 4);

52) obavlja vanredni prevoz suprotno uslovima utvrđenim u dozvoli ili bez dozvole koju izdaje upravljač javnog puta (član 54. st. 2. i 5);

53) izda dozvolu za vanredni prevoz suprotno čl. 54. i 55. ovog zakona;

54) ne vodi evidenciju u skladu sa članom 57. stav 2. ovog zakona i na svojoj internet stranici ne objavljuje evidenciju o izdatim dozvolama za vanredni prevoz (član 57. stav 3);

55) obavlja vanredni prevoz na nepropisan način ili suprotno uslovima utvrđenim u dozvoli za vanredni prevoz (član 59. stav 1)

56) za vreme trajanja isključenja, koristi vozilo koje je u vršenju kontrole isključeno iz saobraćaja suprotno članu 60. stav 4. ovog zakona;

57) izda dozvolu za vanredni prevoz, a da vlasnik, odnosno korisnik vozila nije izmirio propisane troškove koji su nastali pri prethodno obavljenim vanrednim prevozima (član 60. stav 6);

58) ne ukloni ili ne označi bez odlaganja stvari, odnosno materije koje su se našle na javnom putu koje mogu oštetiti javni put ili ugrožavaju bezbednost saobraćaja (član 62. stav 1);

59) ne preduzme mere da se stvari, odnosno materija uklone ili označe u roku koji ne može biti duži od 12 sati u skladu sa članom 62. stav 2. ovog zakona;

60) pri uklanjanju stvari i materija nanese štetu javnom putu (član 62. stav 4);

61) u cilju bezbednog odvijanja saobraćaja ne označi vozilo na način određen propisima o bezbednosti saobraćaja ili ne preduzme mere da se vozilo u najkraćem roku a ne dužem od 2 sata, ukloni sa javnog puta (član 63. stav 1);

62) ne preduzme mere za označavanje, odnosno uklanjanje vozila onesposobljenog za dalju vožnju na javnom putu, u roku koji ne može biti duži od 6 sati (član 63. stav 2);

63) pri uklanjanju vozila nanese štetu javnom putu (član 63. stav 4);

64) ne obaveštava javnost o prohodnosti javnih puteva, u skladu sa članom 65. stav 1. ovog zakona;

65) ne postupi u skladu sa članom 66. stav 3. ovog zakona ;

66) ne postupa u skladu sa članom 68. ovog zakona;

67) ne postupa u skladu sa članom 69. ovog zakona;

68) ne postupi na način propisan članom 70. stav 4. ovog zakona ;

69) ne izradi saobraćajni projekat u skladu sa članom 70. stav 6. ovog zakona;

70) ne obavesti javnost o obustavi saobraćaja na način i u rokovima propisanim članom 71. stav 4. ovog zakona;

71) ne postupa u skladu sa članom 72. stav 1. ovog zakona;

72) pri rekonstrukciji ili izvođenju drugih radova na javnom putu ne izmesti objekte, postrojenja, uređaje, instalacije i vodove ugrađene u trup javnog puta i putno zemljište, odnosno u putnom objektu ili ih ne prilagodi nastalim promenama (član 80. st. 2. i 4);

73) javni put, odnosno njegov deo koji se izmešta ne izgradi u skladu sa članom 81. stav 1. ovog zakona;

74) na mestima podložnim odronjavanju ili izloženim snežnim nanosima, bujicama i jakim vetrovima ne obezbedi zaštitu javnog puta i saobraćaja na način propisan u članu 87. ovog zakona;

75) ne postupi u skladu sa članom 89. stav 6. ovog zakona;

76) ne postupi u skladu sa članom 90. ovog zakona;

77) ne postupi u skladu sa članom 91. st. 2, 3. i 4. ovog zakona;

78) ne obezbedi izradu nezavisnih projekata mapiranja rizika, kojom se utvrđuju svi faktori koji utiču na bezbednost saobraćaja u tunelu, a naročito karakteristike saobraćajnog toka i prognozirani dnevni broj teretnih vozila (član 98. stav 1);

79) ne izradi izveštaj o saobraćajnoj nezgodi u tunelu, odnosno oštećenju tunela koje utiče na bezbedno odvijanje saobraćaja u propisanom roku i ako ga ne dostavi na propisani način nadležnim organima (član 99);

80) ne pripremi godišnji izveštaj o vanrednim događajima i vanrednim situacijama na propisani način i ne dostavi ga Ministarstvu u propisanom roku (član 100.);

81) ne imenuje savetnika za bezbednost u tunelu (član 101);

82) ne postupi po rešenju inspektora shodno odredbama čl. 105 - 108. ovog zakona.

Član 113.

Novčanom kaznom od od 10.000 do 150.000 dinara kazniće se za prekršaj fizičko lice ako:

1) ne plati posebnu naknadu za upotrebu javnog puta iz člana 20. stav 1. tačka 3) ovog člana;

2) gradi objekte i postavlja postrojenja, uređaje i instalacije suprotno članu 33. stav 1. ovog zakona;

3) podiže ograde, drveće i zasade pored javnih puteva suprotno članu 37. ovog zakona;

4) ne postupa u skladu sa članom 38. st. 2. i 3. ovog zakona;

5) ne podigne odgovarajuće ograde na mestima i na način propisan u članu 40. stav 1. ovog zakona;

6) umanjí preglednost na javnom putu na način propisan u članu 40. stav 2. ovog zakona;

- 7) gradi saobraćajni priključak na javni put suprotno članu 41. stav 1. ovog zakona;
- 8) ne izgradi put koji se ukršta ili priključuje na javni put na način propisan u članu 43. stav 1. ovog zakona;
- 9) ne omogući slobodno oticanje vode, postavljanje privremene opreme za zaštitu javnog puta od smetova (snegobrana) i odlaganje snega sa javnog puta na njegovo zemljište (član 46. stav 1);
- 10) ne omogući prilaz javnom putu ili putnom objektu radi izvođenja radova na održavanju javnog puta ili putnog objekta (član 46. stav 2);
- 11) postavlja reklamne table, reklamne panoe, uređaje za obaveštavanje ili oglašavanje na autoputu i zaštitnom pojasu i na ostalim javnim putevima i zaštitnom pojasu suprotno članu 48. ovog zakona;
- 12) privremeno ili trajno zauzme javni put (član 49. tačka 1);
- 13) izvodi radove na javnom putu kojima se oštećuje put ili ugrožava nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja;
- 14) ispušta vodu, otpadnu vodu i drugu tečnost na javni put (član 49. tačka 4);
- 15) spreči oticanje voda sa javnog puta, a posebno iz putnog jarka i iz propusta kroz trup puta i spreči dalje oticanje voda ka njihovim recipijentima (član 49. tačka 5);
- 16) prosipa, ostavlja ili baca materijale, stvari i smeće na javni put (član 49. tačka 6);
- 17) zamašćuje javni put mazivima ili drugim sličnim materijama (član 49. tačka 7);
- 18) postavlja i koristi svetla ili druge uređaje, odnosno predmete na javnom putu i pored javnog puta, kojima se ometa bezbedno odvijanje saobraćaja na putu (član 49. tačka 8);
- 19) izvodi poljoprivredne radove na bankinama, kosinama i putnom zemljištu (član 49. tačka 9);
- 20) vuče predmete, materijale, oruđe i druge vrste tereta po javnom putu (član 49. tačka 10);
- 21) spušta niz kosine zaseka, useka i nasipa javnog puta, drvenu građu, drva za ogrev, kamenje i drugi materijal (član 49. tačka 11);
- 22) pali travu i drugo rastinje na javnom putu, kao i otpadne predmete i materijale (član 49. tačka 12);
- 23) pali travu i drugo rastinje na zemljištu suseda javnog puta tako da se ugrožava bezbednost odvijanja saobraćaja i umanjuje zahtevana preglednost na javnom putu (član 49. tačka 13.);
- 24) koči zaprežno vozilo sprečavanjem okretanja točkova (član 49. tačka 14);
- 25) uključuje vozilo na javni put i isključuje vozilo sa javnog puta van priključka ili ukrštaja (član 49. tačka 15);
- 26) zaustavlja ili ostavlja vozilo, kojim se ometa korišćenje puta (član 49. tačka 16);

27) neregulisano vodi bujične vodotokove koji mogu da oštete javni put (član 49. tačka 17);

28) otvara prolaze za vozila i pešake na žičanim ogradama pratećih sadržaja pored autoputa (član 49. tačka 18);

29) vrši radnje kojim se oštećuje ili bi se mogao oštetiti javni put, umanjiti zahtevana preglednost, ometa odvijanje saobraćaja odnosno ugrožava bezbedno odvijanje saobraćaja (član 49. tačka 19);

30) koristi u saobraćaju na javnom putu motorna i prikjučna vozila sa točkovima bez pneumatika, izuzimajući vozila sa gusenicama (član 53. stav 1);

31) koristi u saobraćaju na javnom putu, sa savremenim kolovoznim zastorom, vozila sa gusenicama koje nisu zaštićene oblogom sa ravnim površinama ili drugim odgovarajućim oblogama (član 53. stav 2);

32) koristi zaprežna vozila sa ukupnom masom preko tri tone sa točkovima bez pneumatika (član 53. stav 4);

33) obavlja vanredni prevoz suprotno uslovima ili bez dozvole koju izdaje upravljač javnog puta (član 54. st. 2. i 5);

34) ne ukloni ili ne označi bez odlaganja stvari, odnosno materije koje su se našle na javnom putu koje mogu oštetiti javni put ili ugrožavaju bezbednost saobraćaja (član 62. stav 1);

35) ne preduzme mere da se stvari, odnosno materija uklone ili označe u roku koji ne može biti duži od 12 sati u skladu sa članom 62. stav 2. ovog zakona;

36) pri uklanjanju stvari i materija nanese štetu javnom putu (član 62. stav 4);

37) u cilju bezbednog odvijanja saobraćaja ne označi vozilo na način određen propisima o bezbednosti saobraćaja ili ne preduzme mere da se vozilo u najkraćem roku a ne dužem od dva sata, ukloni sa javnog puta (član 63. stav 1);

38) pri uklanjanju vozila nanese štetu javnom putu (član 63. stav 4);

39) pri rekonstrukciji ili izvođenju drugih radova na javnom putu ne izmesti objekte, postrojenja, uređaje, instalacije i vodove ugrađene u trup javnog puta i putno zemljište, odnosno u putnom objektu ili ih ne prilagodi nastalim promenama (član 80. st. 2. i 4);

40) ne postupi u skladu sa članom 104. stav 5. ovog zakona;

41) ne postupi po rešenju inspektora shodno odredbama čl. 105 - 108. ovog zakona.

Član 114.

Novčanom kaznom od 10.000 do 150.000 dinara kazniće se za prekršaj odgovorno lice u državnom organu, organu autonomne pokrajine i organu jedinice lokalne samouprave, ako:

1) ne donese odluku o pravcu odnosno promeni pravca državnog puta koji prolazi kroz naselje, odnosno donese odluku bez saglasnosti Ministarstva (član 6. stav 5);

2) ne donese odluku o utvrđivanju nekategorisanih puteva (član 7. stav 2) ili je ne donese u roku predviđenom članom 117. stav 3. ovog zakona;

3) u roku od 30 dana od prijema obaveštenja od upravljača javnog puta, ne odluči o načinu i uslovima korišćenja zemljišta na kome se nalazi put koji se ne koristi za saobraćaj (član 16. stav 3);

4) ne usaglasi sa upravljačem javnog puta obavljanje vanrednog prevoza (član 58. stav 2);

5) se ne izgrade trotoari, pešačke i biciklističke staze uz državni put kroz naselje (član 84. stav 4).

XV. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 115.

Postupci koji su započeti i koji nisu okončani do dana stupanja na snagu ovog zakona, okončaće se po odredbama propisa po kojima su započeti.

Član 116.

Izrada tehničke dokumentacije i realizacija radova za deonice državnih puteva na definisanim stacionažama programom rehabilitacije putne mreže „Projekta rehabilitacije puteva i unapređenja bezbednosti saobraćaja”, koji se finansira sredstvima zajmova Evropske investicione banke Finansijski ugovor, Zajam br. 82.640, sredstvima Evropske banke za obnovu i razvoj Sporazumom o zajmu, Zajam br. 44750, Projekat br. P127876 i sredstvima Svetske banke po Sporazumu o zajmu, Zajam br. 8255-YF, Projekat br. P127876, svi zaključeni dana 27. novembra 2013. godine između Republike Srbije i navedenih kreditora, a koji nisu okončani do dana stupanja na snagu ovog zakona, okončaće se po odredbama člana 59. Zakona o javnim putevima („Službeni glasnik RS”, br. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 i 104/13).

Član 117.

Javna preduzeća i drugi oblici organizovanja koji obavljaju delatnost upravljanja javnim i nekategorisanim putevima, nastavljaju da obavljaju tu delatnost u skladu sa odredbama ovog zakona.

Do osnivanja upravljača državnih puteva II reda na teritoriji autonomne pokrajine, delatnost upravljanja tim putevima obavljaće javno preduzeće za upravljanje državnim putevima Javno preduzeće „Putevi Srbije”.

Nadležni organ jedinice lokalne samouprave dužan je da donese odluku o utvrđivanju nekategorisanih puteva u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 118.

Podzakonski akti koji se donose na osnovu ovlašćenja iz ovog zakona biće doneti u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja podzakonskih akata iz stava 1. ovog člana, primenjivaće se podzakonski akti doneti na osnovu zakona koji danom stupanja na snagu ovog zakona prestaju da važe, ako nisu u suprotnosti sa ovim zakonom.

Član 119.

Javni putevi, sa pripadajućim objektima i zemljištem, na kojem su izgrađeni do dana stupanja na snagu ovog zakona, upisaće se u javne knjige o evidenciji prava na nepokretnostima kao javna svojina Republike Srbije, autonomne pokrajine, odnosno jedinice lokalne samouprave.

Upis iz stava 1. ovog člana sprovodi organ nadležan za poslove državnog premera i katastra po službenoj dužnosti prema kategorizaciji iz člana 5. st. 3. i 5. ovog zakona.

Javni putevi, izgrađeni do dana stupanja na snagu ovoga zakona, koji nisu evidentirani u katastru nepokretnosti evidentiraju se, po zahtevu upravljača javnog puta kod organa nadležnog za poslove državnog premera i katastra na osnovu člana

5. st. 3. i 5. ovog zakona i geodetskog elaborata postojećeg stanja, izrađenog u skladu sa zakonom kojim se uređuje državni premer i katastar.

Osim prava svojine, na javnim putevima sa pripadajućim objektima, u javne knjige o evidenciji prava na nepokretnostima, upisaće se i pravo službenosti, koncesiono pravo na javnom putu, odnosno drugo srodno pravo smislu člana 3. ovog zakona, u skladu sa propisima koji uređuju katastar nepokretnosti.

Lice koje je u javnoj evidenciji o nepokretnosti i pravima na njima upisano kao vlasnik ili nosilac prava korišćenja na zemljištu na kome su izgrađeni javni putevi sa pripadajućim objektima kao i njegovi pravni sledbenici, a kome nije isplaćena naknada za ekspropriisanu nepokretnost, pravo na naknadu može ostvariti u skladu sa odredbama Zakona o eksproprijaciji („Službeni glasnik RS”, br. 53/95, 23/01 – SUS, 20/09, 55/13 – US i 106/16 – autentično tumačenje) kojima je uređen postupak određivanja naknade.

Na upis javnih puteva u javnu knjigu o evidenciji nepokretnosti i pravima na njima, primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje planiranje i izgradnja i upis prava svojine na nepokretnostima, ako nisu u suprotnosti sa odredbama ovog člana.

Član 120.

Skupština jedinice lokalne samouprave dužna je da u skladu sa članom 6. stav 3. ovog zakona, odredi pravac i granice javnog puta u naselju u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 121.

Upravnik tunela iz člana 98. ovog zakona, za tunele koji su izgrađeni ili čija je izgradnja započela do dana stupanja na snagu ovog zakona, dužan je da u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona obezbedi pregled tunela i donese plan sa rokom usklađivanja tunela sa propisom iz člana 96. stav 4. ovog zakona.

Član 122.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o javnim putevima („Službeni glasnik RS”, br. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 i 104/13) i čl. 115. i 156. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik RS”, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – US, 55/14, 96/15 – dr. zakon, 9/16 – US i 24/18).

Član 123.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”, a član 27. stav 3. i član 29. stav 1. ovog zakona počinju da se primenjuju danom pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.

OBRAZLOŽENJE

I. USTAVNI OSNOV

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. stav 1. tač. 6, 10, 12, 13. i 17. Ustava Republike Srbije kojim je predviđeno da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje sistem obavljanja pojedinih privrednih delatnosti, organizaciju i korišćenje prostora, sistem javnih službi i režim i bezbednost u svim vrstama saobraćaja i druge odnose od interesa za Republiku Srbiju u skladu sa Ustavom, članu 183. stav 2. tačka 2. Ustava Republike Srbije kojim je predviđeno da autonomne pokrajine uređuju pitanja u oblasti rečnog i železničkog saobraćaja i uređivanja puteva i članu 190. stav 1. tačka 3. Ustava Republike Srbije kojim je predviđeno da se lokalna samouprava stara o izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i korišćenju lokalnih puteva i ulica i drugih javnih objekata od opštinskog značaja.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Zakon o javnim putevima („Službeni glasnik RS”, br. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 i 104/13) (u daljem tekstu: Zakon) donet je 2005. godine, a 2007, 2011, 2012. i 2013. godine pretrpeo je neznatne izmene i dopune.

S obzirom na to da je od donošenja Zakona došlo do značajnih promena zakonske regulative u Republici Srbiji, što nameće potrebu usaglašavanja propisa u oblasti puteva, neophodna je izrada novog zakona kojim će se urediti oblast koja se odnosi na pravni položaj puteva, uslove i načine upravljanja, njihovu zaštitu i održavanje, kao i izvore i načine finansiranja, a posebno uslove izgradnje i rekonstrukcije puteva i inspekcijskog nadzora.

Predlog zakona o putevima (u daljem tekstu: Predlog zakona) trebalo bi da reši uočene nedostatke i nepravilnosti u primeni važećih pravnih propisa iz oblasti puteva, da uredi preciznije uslove i način upravljanja, zaštite i održavanja puteva, pruži rešenja za načine i izvore finansiranja puteva, omogući usaglašavanje osobenih zahteva u pogledu izgradnje i rekonstrukcije puteva sa Zakonom o planiranju i izgradnji („Službeni glasnik PC”, br. 72/09, 81/09, 64/10 - US, 24/11, 121/12, 42/13 - US, 50/13 - US, 98/13 - US, 132/14 i 145/14), kao i neophodno usaglašavanje sa propisima Evropske unije. Predlog zakona bi trebalo da omogući usaglašavanje sa odredbama pojedinih članova Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik PC”, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - US, 55/14, 96/15 - dr. zakon, 9/16 - US i 24/18).

Zakon nije u dovoljnoj meri regulisao upravljanje javnim putevima u svojini autonomnih pokrajina i jedinica lokalnih samouprava u odnosu na državne puteve. Takođe, nije tretirao nekategorisane puteve.

Iako su javni putevi definisani kao dobro u opštoj upotrebi i u javnoj svojini trenutno skoro na svakom putnom pravcu postoje delovi puta koji se nalaze na parcelama koje su u privatnoj svojini fizičkih i pravnih lica, ili su kao korisnici u listovima nepokretnosti upisana pravna lica kojima nije povereno upravljanje putevima. U cilju nesmetanog održavanja i rekonstrukcije javnih puteva, ovim zakonom propisana je procedura za utvrđivanje javnog interesa i rešavanje imovinsko pravnih odnosa na javnim putevima.

Prema Nacionalnom programu za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije, u ovom zakonu započeta je, a za pojedine nastavljena procedura uvođenja sledećih direktiva i odluka: Direktiva 1999/62/EZ o naknadama za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila; Direktiva 2004/54/EZ o minimalnim bezbednosnim zahtevima za tunele u okviru Trans-evropske putne mreže; Direktiva 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture; Direktiva 2010/40/EU o okviru za uvođenje ITS -

inteligentnih transportnih sistema (sa pripadajućim delegiranim aktima i Odlukom br. 585/2014/EU); Direktiva 2004/52/EZ o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine i Odluka Komisije 2009/750/EZ o definisanju evropske elektronske naplate putarine.

III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA

Glavom I. Osnovne odredbe: u čl. 1-3. Predloga zakona utvrđuje se predmet ovog zakona, definišu se pojmovi korišćeni u ovom zakonu, definiše se pravni položaj javnih i nekategorisanih puteva kao javnog dobra u opštoj upotrebi i svojina nad njima;

U članu 2. Predloga zakona uvedeni su novi pojmovi u cilju uvođenja odredaba direktiva Evropske unije (tačka 53) inteligentni transportni sistemi (ITS); tač. 64)-72) pojmovi u vezi sa elektronskom naplatom putarine, evropskom elektronskom naplatom putarine i direktivama koje se odnose na bezbednosne zahteve u tunelima i upravljanje bezbednošću putnom infrastrukturom.

Glavom II. Javni putevi: u čl. 4-6. Predloga zakona bliže se utvrđuju elementi javnog puta, podela javnih puteva prema značaju, kao i prema položaju u prostoru i načinu odvijanja saobraćaja, nadležnosti za utvrđivanje kategorija i kriterijuma za kategorizaciju javnih puteva i donošenje akata o kategorizaciji javnih puteva i ulica.

Glavom III. Nekategorisani putevi: u čl. 7. i 8. Predloga zakona precizira se nadležnost za upravljanje nekategorisanim putevima kao i postupak kategorizacije tih puteva.

Glavom IV. Upravljanje javnim putevima: u čl. 9-18. Predloga zakona utvrđuje se kome se poverava upravljanje javnim putevima, obim obaveza, odgovornosti i nadležnosti upravljača javnih puteva, kao i javna ovlašćenja koja može da vrši upravljač javnih puteva;

Zakon je utvrdio samo upravljača državnih puteva, dok se u ovoj izmeni pored upravljanja državnim putevima utvrđuje i nadležnost za utvrđivanje obavljanja delatnosti upravljanja pokrajinskim i opštinskim putevima. Ovo rešenje je usklađeno sa Zakonom o javnoj svojini („Službeni glasnik RS”, br. 72/11, 88/13, 105/14, 104/16 - dr. zakon, 108/16 i 113/17), članom 30. Zakona o utvrđivanju nadležnosti Autonomne pokrajine Vojvodine („Službeni glasnik RS”, br. 99/09 i 67/12 - US), te članom 20. Zakona o lokalnoj samoupravi („Službeni glasnik RS”, br. 129/07, 83/14 - dr. zakon i 101/16 - dr. zakon). U čl. 10-14. utvrđuju se dužnosti upravljača javnog puta;

Članom 15. Predloga zakona se utvrđuje obaveza upravljača javnog puta da vodi evidencije o putevima, a ministru nadležnom za poslove saobraćaja se daje ovlašćenje da propiše način označavanja, vrstu i sadržaj evidencija, postupak njihove izmene i upotrebu prikupljenih podataka; Član 16. Predloga zakona utvrđuje obaveze upravljača javnog puta kada deo postojećeg javnog puta pri izgradnji ili rekonstrukciji javnog puta više ne pripada tom javnom putu i obavezu sprovođenja promene ili brisanja podataka u javnim evidencijama o nepokretnostima i pravima nad njima; U članu 17. Predloga zakona se utvrđuje obim vršenja javnih ovlašćenja koja se mogu poveriti upravljaču javnog puta i rokovi u kojima upravljač javnog puta postupa po zahtevima;

U članu 18. Predloga zakona je detaljnije utvrđena sadržina saobraćajno-tehničkih uslova iz člana 17.

Glavom V. Finansiranje javnih puteva: u čl. 19-26. Predloga zakona se utvrđuju izvori za finansiranje javnih puteva, vrste naknada, principi raspodele prikupljenih sredstava i postupci organa nadležnih za prikupljanje sredstava, naknade za

upotrebu javnog puta, uslovi za oslobađanje od plaćanja naknade – putarine, sa i bez odobrenja upravljača javnog puta.

Novina u odnosu na postojeće zakonsko rešenje je uvođenje prihoda iz budžeta autonomnih pokrajina i jedinica lokalnih samouprava, dok je postojeći zakon uglavnom uređivao upravljanje državnim putevima i njime nije bilo uređeno finansiranje pokrajinskih i opštinskih puteva i ulica.

Glavom VI. Putarina: u čl. 27-31. Predloga zakona definiše se putarina kao naknada za upotrebu javnog puta, uvode se odredbe koje zabranjuju bilo kakvu vrstu diskriminacije korisnika pri plaćanju naknade u skladu sa tendencijom usaglašavanja propisa sa propisima Evropske unije; obaveze upravljača javnog puta za obezbeđivanje elektronskog sistema naplate putarine kao i način korišćenja i zaštitu podataka korisnika puteva u skladu sa propisima Evropske unije iz ove oblasti.

Glavom VII. Zaštita javnih puteva i vanredni prevoz: u čl. 32-53. Predloga zakona su utvrđena pravila, mere i postupci koji treba da omoguće zaštitu i očuvanje javnih puteva kao dobra od opšteg interesa. U čl. 34-36. Predloga zakona utvrđena je širina zaštitnog pojasa, minimalna odstojanja granice eksproprijacije od granice putnog zemljišta, pojas kontrolisane izgradnje;

U čl. 37-40. Predloga zakona utvrđena su ograničenja u pogledu raspolaganja imovinom i građenja u zaštitnom pojasu i vrste radova koje nosioci prava službenosti i drugih prava utvrđenih zakonom mogu izvoditi na javnom putu i pod kojim uslovima. U čl. 41-45. Predloga zakona propisani su uslovi za planiranje, izgradnju kao i posebni zahtevi za prilagođavanje saobraćajnog priključka na javni put; U čl. 46-51. Predloga zakona utvrđene su obaveze upravljača javnog puta u obavljanju poslova zaštite javnog puta, mere zaštite puta od spiranja i odronjavanja, postavljanje reklama na javnom putu, aktivnosti koje su zabranjene na javnom putu; U čl. 52. i 53. Predloga zakona propisane su obaveze upravljača javnog puta za sprovođenje bezbednog saobraćaja u zimskom periodu i ograničenja u vezi sa opremljenošću vozila koja saobraćaju na javnom putu;

U čl. 54-60. Predloga zakona, oblast vanrednog prevoza koja je delimično regulisana u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima, obuhvaćena je u potpunosti ovim zakonom, a odredbe člana 115. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima se ovim zakonom stavljaju van snage;

U čl. 61-65. Predloga zakona utvrđene su obaveze plaćanja naknade za prekomernu upotrebu javnog puta, ovlašćenje za donošenje propisa o metodologiji za utvrđivanje prekomerne upotrebe javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta, uslovi za održavanje sportske priredbe na javnom putu i način označavanja i uklanjanja stvari, materija ili vozila onesposobljenog za dalju vožnju, sa javnog puta;

U članu 66. Predloga zakona propisani su slučajevi u kojima se može obustaviti saobraćaj na javnom putu i nadležnosti upravljača javnog puta, Ministarstva i organa jedinice lokalne samouprave, za obustavu saobraćaja na javnom putu.

Glavom VIII. Održavanje javnih puteva: u čl. 67-73. Predloga zakona utvrđene su vrste radova na održavanju javnih puteva, uslovi pod kojima se radovi mogu izvesti, održavanje pojedinih elemenata državnog puta koji prolazi kroz naselje i održavanje javnog puta u zoni graničnog prelaza; U članu 69. Predloga zakona izvršeno je redukovanje pojedinih radova na održavanju javnog puta koji su u prethodnom zakonu odgovarali rekonstrukciji puta (pojačano održavanje), što je predstavljalo problem u utvrđivanju pravnog osnova za izradu tehničke dokumentacije i nadležnosti za vođenje upravnog postupka u skladu sa Zakonom o planiranju i izgradnji ili u skladu sa Zakonom. Treba istaći da je u cilju efikasnijeg sprovođenja procedura za dobijanje odobrenja za rekonstrukciju javnih puteva neophodno

usaglašavanje Zakona o planiranju i izgradnji u delu koji se odnosi na linijske infrastrukturne objekte - javne puteve, poštujući specifičnosti tih objekata.

Glavom IH. Eksproprijacija: u čl. 74-77. Predloga zakona definisani su utvrđivanje i trajanje javnog interesa za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje državnih puteva i korisnik eksproprijacije, s obzirom na specifičnosti vezane posebno za državne puteve, što nije bilo predmet Zakona, a u skladu sa dosadašnjim iskustvima predstavljalo je teškoću za efikasnu realizaciju projekata na izgradnji, rekonstrukciji i održavanju državnih puteva.

Glavom H. Posebni uslovi izgradnje i rekonstrukcije javnih puteva: u čl. 78-87. Predloga zakona propisani su posebni uslovi za rekonstrukciju i izgradnju pojedinih elemenata javnih puteva (dodatni elementi puta za potrebe naselja, autobuska stajališta, zajedničke konstrukcije za železničku infrastrukturu i javni put, objekti za zaštitu javnog puta od bujica i snežnih nanosa), obaveštavanje o radovima na izgradnji, odnosno rekonstrukciji javnog puta, obaveze lica koja upravljaju infrastrukturnim objektima ugrađenim u javni put kao i snosilac troškova u slučaju izmeštanja javnog puta.

Glavom HI. Posebni zahtevi koje javni put mora da ispuni sa aspekta bezbednosti saobraćaja: u čl. 88-95. Predloga zakona uvode se odredbe Direktive 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture, koja je delimično regulisana članom 156. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Imajući u vidu da se materija ove direktive odnosi na javni put, kao i da je nadležnost za donošenje podzakonskih akata u vezi sa navedenom direktivom data ovom ministarstvu, odredbe navedene direktive uvedene su u ovaj zakon, dok je član 156. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima ovim zakonom stavljen van snage.

Glavom HII. Bezbednosni zahtevi za tunele duže od 500 metara: u čl. 96-101. Predloga zakona uvode se odredbe Direktive 2004/54/EZ o minimalnim bezbednosnim zahtevima za tunele u okviru Trans-evropske putne mreže, koja je većim delom uvedena u podzakonski akt - Pravilnik o osnovnim uslovima koje tunel na javnom putu mora da ispunjava sa gledišta bezbednosti saobraćaja i podobnosti puta za odvijanje saobraćaja („Službeni glasnik RS”, broj 121/12).

U čl. 96-101. Predloga zakona propisane su nadležnosti za upravljanje tunelima dužim od 500 metara, dužnosti upravnika tunela i savetnika za bezbednost u tunelu koje se odnose na davanje izveštaja o vanrednim događajima i saobraćajnim nezgodama u tunelu. Osim navedenog, uvedene su osnove za propisivanje pojedinih podzakonskih akata čijim će se usvajanjem nastaviti usklađivanje sa ovom direktivom.

Glavom HIII. Nadzor: u čl. 102-109. Predloga zakona utvrđen je organ nadležan za nadzor nad sprovođenjem odredaba ovog zakona, prava, nadležnosti i ovlašćenja republičkog inspektora, poveravanje inspekcijskog nadzora, kao i žalba na rešenje republičkog inspektora. Odredbama navedenih članova izvršeno je usaglašavanje sa pravima, nadležnostima i ovlašćenjima republičkog građevinskog inspektora u skladu sa Zakonom o planiranju i izgradnji i odredbama Zakona o inspekcijskom nadzoru („Službeni glasnik RS”, broj 36/15).

Glavom HIV. Kaznene odredbe: u čl. 110-114. Predloga zakona utvrđene su kaznene mere za privredni prestup za pravno lice i prekršaj za pravno lice, preduzetnika, fizičko lice i odgovorno lice u državnom organu, organu autonomne pokrajine i organu jedinice lokalne samouprave.

Glavom HV. Prelazne i završne odredbe: u čl. 115-118. Predloga zakona data su objašnjenja u vezi sa započetim postupcima, nadležnostima za upravljanje državnim putevima II reda na teritoriji autonomne pokrajine kao i osnivanje upravljača tim javnim putevima i upis u javne knjige o evidenciji prava na nepokretnostima kao javna svojina Republike Srbije za javne puteve izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona; U čl. 119-123. Predloga zakona određen je prestanak važenja Zakona o javnim putevima, pojedinih odredaba Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, odložena je primena pojedinih članova i određeno stupanje na snagu ovog zakona.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti dodatna finansijska sredstva u budžetu Republike Srbije.

V. ANALIZA EFEKATA ZAKONA

1. Određivanje problema koje ovaj zakon treba da reši

Kao osnovni problemi koje treba rešiti Predlogom zakona su:

1. Neuređeno imovinsko stanje i evidencija javnih puteva u javnim knjigama o nepokretnostima i stvarnim pravima na njima, što za posledicu ima nemogućnost nesmetanog izvođenja radova na mreži javnih (posebno državnih) puteva.

Iako su javni putevi definisani kao dobro u opštoj upotrebi i u javnoj svojini trenutno skoro na svakom putnom pravcu postoje delovi puta koji se nalaze na parcelama koje su u privatnoj svojini fizičkih i pravnih lica, ili su kao korisnici u listovima nepokretnosti upisana pravna lica kojima nije povereno upravljanje putevima. Takođe postoje i obrnuti slučajevi kada je na parcelama koje su u listovima nepokretnosti upisane kao javna svojina izgrađeni privatni objekti, posađeni zasadi, ili najčešće da vlasnici susednih poljoprivrednih parcela obrađuju zemljište.

Ovo stanje je posledica višedecenijske nebrige o vlasničkim odnosima u bivšoj Socijalističkoj Federativnoj Republici Jugoslaviji i karakteristično je ne samo za Republiku Srbiju već i za ostale države nastale nakon njenog raspada. Neke od njih su ga uspele rešiti. Presudan uticaj na takvo stanje imao je karakter društvene svojine. Naime, korisnici društvene svojine nisu bili uopšte zainteresovani da prijavljuju promene. S druge strane, ni država nije bila zainteresovana da prati promene, jer korisnici društvene svojine nisu oporezovani po istom principu kao privatni posednici, već su plaćali zemljarinu, po stopama koje su određivane posebnim propisima. Promene nisu prijavljivane ni usled nereguliranih imovinsko - pravnih odnosa, jer korisnici često nisu raspolagali pismenim ispravama o osnovu sticanja (naročito agrarna reforma, kolonizacija, konfiskacija i sl.).

Evidenciju o društvenoj svojini je trebalo da vodi i opštinski organ nadležan za imovinsko - pravne poslove, međutim situacija nije bila ništa bolja, a razlozi su:

- nedostatak pisanih isprava o osnovi sticanja;
- nedovoljne stručne kvalifikacije zaposlenih u organima uprave za imovinsko-pravne poslove;
- nezainteresovanost korisnika;
- ostvarene promene bez dokumentacije i sl.

Zakonom o javnoj svojini je u članu 10. definisano da su javni putevi i objekti na njima u javnoj svojini. Međutim, pri donošenju zakona se nije uzelo u obzir nesređeno stanje vlasništva nad građevinskim zemljištem. Tako se došlo do

apsurdne situacije da je javni put zajedno sa putnim objektima javna svojina, a da je deo zemljišta na kome je izgrađen u privatnoj svojini, ili u javnoj svojini poverenoj drugim korisnicima, a ne upravljačima puteva.

Republička direkcija za puteve, a zatim Javno preduzeće „Putevi Srbije” su u nekoliko navrata u protekle dve decenije započinjale aktivnosti na utvrđivanju stanja imovinskih odnosa, ali su one brzo prekidane zbog nedostatka sredstava. Velika sredstva su bila potrebna ne samo za unajmljivanje geodetskih firmi već i za pribavljanje podloga od Republičkog geodetskog zavoda.

Broj putnih pravaca državnih puteva na kojima je uočen problem:

Javno preduzeće „Putevi Srbije” ne raspolaže jedinstvenom bazom podataka o svim parcelama na kojima su izgrađeni državni putevi. Prema ranijim zakonskim rešenjima preduzeća za puteve su imala javno ovlašćenje vođenja katastra za puteve. Prilikom izmene zakona 1991. godine kojim je formirana Republička direkcija za puteve ili nisu preuzeti podaci od preduzeća za puteve ili nije načinjena zajednička evidencija. U kasnijem periodu mnoga preduzeća za puteve su prijavila da je arhivski materijal uništen ili nestao.

Stoga kao pokazatelj koji daje približni obim može poslužiti iskustvo sa realizacije Projekta Rehabilitacije puteva i unapređenje bezbednosti saobraćaja. Od 191 km državnih puteva obuhvaćenih hitnim radovima i 225 km puteva iz prve godine programa samo na 52 km nisu uočeni problemi sa imovinom (27.5 km je autoput, a 24.5 km put IB12, na deonici od Novog Sada do Zrenjanina). Na svim ostalim putnim pravcima dužine 364 km u većem ili manjem obimu su zabeležene nepravilnosti u imovinskim odnosima. Kao primer se navodi da je pri pojačanom održavanju puta Topola - Bućin Grob evidentirano čak 754 zauzeća.

Nešto povoljnija situacija je u delovima Autonomne pokrajine Vojvodine na područjima gde je tokom 70-ih i 80-ih godina prošlog veka u potpunosti izvršena komasacija poljoprivrednog zemljišta.

2. Neprecizno utvrđena nadležnost nad upravljanjem opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima kao i državnim putevima drugog reda na teritoriji autonomne pokrajine, u Zakonu, član 8. propisuje samo upravljanje državnim putevima i glasi:

(1) Delatnost upravljanja državnim putevima obavlja javno preduzeće koje osniva Vlada (u daljem tekstu: Javno preduzeće).

(2) Delatnost upravljanja državnim putevima može da obavlja i privredno društvo, odnosno drugo pravno lice ili preduzetnik, pod uslovima i na način utvrđen zakonom kojim se uređuje obavljanje delatnosti od opšteg interesa
Članom 10. Predloga zakona upravljanje putevima je definisano za sve puteve i glasi:

Delatnost upravljanja državnim putevima obavlja javno preduzeće odnosno privredno društvo koje osniva Republika Srbija, u čije ime osnivački akt donosi Vlada koja vrši prava osnivača.

Delatnost upravljanja državnim putevima II reda, odnosno delovima državnih puteva II reda, koji se nalaze na teritoriji autonomne pokrajine, obavlja javno preduzeće odnosno privredno društvo koje osniva nadležni organ autonomne pokrajine, u skladu sa zakonom.

Delatnost upravljanja državnim putevima iz st. 1. i 2. ovog člana mogu da obavljaju i drugi oblici organizovanja, pod uslovima i na način utvrđen zakonom kojim se uređuje položaj javnih preduzeća.

Delatnost upravljanja opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima (koji nisu deo državnog puta I i II reda), može da obavlja javno preduzeće, odnosno privredno društvo koje osniva nadležni organ jedinice lokalne samouprave, odnosno privredno društvo ili preduzetnik koji tu

delatnost obavlja kao poverenu u skladu sa zakonom kojim se uređuje položaj javnih preduzeća.

Javna preduzeća, privredna društva i drugi oblici organizovanja, koji obavljaju delatnost upravljanja javnim putevima iz člana 9. stav 2. ovog zakona su upravljači javnih puteva.

Ako javno preduzeće, privredno društvo ili drugi oblik organizovanja obavlja samo pojedine poslove iz člana 9. stav 2. ovog zakona, ne smatra se upravljačem javnog puta u smislu ovog zakona.

3. Nejednakost u utvrđivanju kriterijuma za kategorizaciju opštinskih puteva i ulica od nadležnih jedinica lokalne samouprave.
4. Nedostatak pravnog osnova za donošenje neophodnih podzakonskih akata za projektovanje, izgradnju i rekonstrukciju javnih puteva.
5. Neusaglašenost sa zakonom koji uređuje planiranje i izgradnju, u oblasti izgradnje, rekonstrukcije i održavanja javnih puteva kao linijskih infrastrukturnih objekata.

Članom 134. Zakona o izmenama i dopunama Zakona o planiranju i izgradnji („Službeni glasnik RS”, broj 132/14), propisano je da se odredbe drugih zakona kojima se na drugačiji način uređuju pitanja koja su predmet uređivanja ovog zakona neće primenjivati, osim zakona i propisa kojima se uređuje zaštita životne sredine. Primena ove odredbe praktično onemogućava dalje korišćenje odredbi člana 59. Zakona i iziskuje potrebu uređenja ovog pitanja Predlogom zakona.

Praksa prema Zakonu:

Radovi na periodičnom održavanju se planiraju i izvode u skladu sa članom 59. važećeg Zakona. Radovi se izvode na osnovu tehničke dokumentacije koja se izrađuje u skladu sa važećim propisima i koja podleže tehničkoj kontroli (član 59. stav 5.). Izrađenu tehničku dokumentaciju overava Ministarstvo, odnosno opštinski organ nadležan za poslove saobraćaja (član 59. stav 6.).

Važeći Zakon nije detaljnije precizirao pojedine odredbe, niti su na osnovu ovog člana urađena posebna podzakonska akta, već se oslanjao na odredbe Zakona o planiranju i izgradnji, tj. tehnička dokumentacija je rađena na nivou Glavnog projekta, a tehnička kontrola u skladu sa Pravilnikom o sadržini i načinu vršenja tehničke kontrole glavnih projekata, koji je savljen van snage. Izmena Zakona o planiranju i izgradnji koja je izvršena 2009. godine nije bitno uticala na postupak projektovanja i izvođenja radova u skladu sa članom 59. važećeg Zakona.

Sadržaj tehničke dokumentacije je bliže uređen Pravilnikom o periodičnom održavanju državnog puta („Službeni glasnik RS”, broj 43/15).

Izmene Zakona o planiranju i izgradnji 2014. godine, a posebno donošenje seta pratećih podzakonskih akata, je u znatnoj meri izmenilo mogućnost primene dosadašnje prakse.

6. Nejasno definisanje vrsta radova na javnom putu, posebno u oblasti pojačanog održavanja (poboljšanja puta) u Zakonu i rekonstrukcije u Zakonu o planiranju i izgradnji, što dovodi do zabune prilikom izrade tehničke dokumentacije i nadležnosti za izdavanje odgovarajućeg odobrenja kao i produženja rokova za početak izvođenja radova na javnom putu.

Rekonstrukcija linijskog infrastrukturnog objekta u Zakonu o planiranju i izgradnji je definisana kao: „izvođenje građevinskih radova u zaštitnom pojasu, u skladu sa posebnim zakonom, kojima se može promeniti gabarit, volumen, položaj ili oprema postojećeg objekta”. Ovako definisan pojam rekonstrukcije u većem delu odgovara radovima na poboljšanju puta, kao delu periodičnog održavanja puteva, opisanom u članu 59. stav 4. Zakona. Izuzetak je samo sanacija klizišta i odrona jer se zemljište koje je potrebno sanirati može nalaziti i van granica zaštitnog pojasa.

Radovi na rekonstrukciji objekta se izvode u skladu sa članom 145. Zakona o planiranju i izgradnji. Investiciono održavanje je definisano kao izvođenje građevinsko-zanatskih, odnosno drugih radova zavisno od vrste objekta u cilju poboljšanja uslova korišćenja objekta u toku eksploatacije, što je takođe definicija koja približno odgovara karakteru radova na periodičnom održavanju i poboljšanju puta. Naravno, treba pribaviti mišljenje da li bi radovi na proširenju kolovoza postojećih puteva na propisanu širinu, izmena tipa raskrsnice, sanacija klizišta i odrona, proširenje kolovoznih traka i pešačkih staza na mostovima, izrada biciklističkih i pešačkih staza uz državne puteve u naseljenim mestima i sl. mogli da se smatraju „poboljšanjem uslova korišćenja” u smislu Zakona o planiranju i izgradnji.

Sve navedeno ima za posledicu stvaranje zabune kod investitora kojih odredbi zakona se treba pridržavati i pozivati prilikom izrade projektnog zadatka za izradu tehničke dokumentacije na osnovu koje bi se izvodili radovi na rehabilitaciji/pojačanom održavanju/rekonstrukciji.

7. Neusaglašenost sa zakonom koji uređuje bezbednost saobraćaja na putevima u delu uređivanja oblasti koja se odnosi na puteve kao građevinske objekte sa elementima koji su od uticaja na bezbednost saobraćaja i nastanak saobraćajnih nezgoda. U čl. 88-95. Predloga zakona uvode se odredbe Direktive 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture, koja je delimično regulisana članom 156. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Imajući u vidu da se materija ove direktive odnosi na javni put, kao i da je nadležnost za donošenje podzakonskih akata u vezi sa navedenom direktivom data ovom ministarstvu, odredbe Direktive uvedene su u ovaj zakon, dok je član 156. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima ovim zakonom stavljen van snage.
8. Neusklađenost regulative sa pravnim tekovinama Evropske unije, koje se delimično već sprovode na mreži javnih puteva bez pravnog osnova; Prema Nacionalnom programu za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije, u ovom zakonu započeta je, a za pojedine nastavljena procedura uvođenja sledećih direktiva i odluka: Direktiva 1999/62/EZ o naknadama za korišćenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila; Direktiva 2004/54/EZ o minimalnim bezbednosnim zahtevima za tunele u okviru Trans-evropske putne mreže; Direktiva 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture; Direktiva 2010/40/EU o okviru za uvođenje ITS - inteligentnih transportnih sistema (sa pripadajućim delegiranim aktima i Odlukom br. 585/2014/EU); Direktiva 2004/52/EZ o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine i Odluka Komisije 2009/750/EZ o definisanju evropske elektronske naplate putarine.

2. Ciljevi koji se donošenjem ovog zakona postižu:

- 1) Pored rešavanja navedenih problema, jedan od ciljeva donošenja ovog zakona je i uspostavljanje ravnoteže u propisima posvećenim državnim i ostalim javnim putevima (opštinski putevi i ulice) kao i nekategorisanim putevima, imajući u vidu da se važeći Zakon većim delom odnosi na državne puteve.

Redni broj	Zakon o javnim putevima	Predlog zakona o putevima
1.	Član 8. (1) Delatnost upravljanja državnim putevima obavlja	Delatnost upravljanja državnim putevima obavlja javno preduzeće, odnosno društvo kapitala čiji je jedini vlasnik Republika Srbija. Delatnost upravljanja državnim putevima II reda, odnosno delovima državnih puteva II reda,

	<p>javno preduzeće koje osniva Vlada (u daljem tekstu: Javno preduzeće).</p> <p>(2) Delatnost upravljanja državnim putevima može da obavlja i privredno društvo, odnosno drugo pravno lice ili preduzetnik, pod uslovima i na način utvrđen zakonom kojim se uređuje obavljanje delatnosti od opšteg interesa.</p>	<p>koji se nalaze na teritoriji autonomne pokrajine, obavlja javno preduzeće, odnosno društvo kapitala čiji je jedini vlasnik autonomna pokrajina.</p> <p>Delatnost upravljanja državnim putevima može da obavlja i drugo društvo kapitala, kome je nadležni organ poverio obavljanje delatnosti upravljanja državnim putevima, u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo i koncesije.</p> <p>Delatnost upravljanja opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima, koji nisu deo državnog puta I i II reda, može da obavlja javno preduzeće, odnosno društvo kapitala čiji je jedini vlasnik jedinica lokalne samouprave, kao i drugo društvo kapitala i preduzetnik, kome je nadležni organ jedinice lokalne samouprave poverio obavljanje delatnosti upravljanja opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima, u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo i koncesije.</p> <p>Javno preduzeće, društvo kapitala ili preduzetnik koji obavlja delatnost upravljanja javnim putevima iz člana 9. stav 2. ovog zakona je upravljač javnog puta.</p> <p>Ako javno preduzeće, društvo kapitala ili preduzetnik obavlja samo pojedine poslove iz člana 9. stav 2. ovog zakona, ne smatra se upravljačem javnog puta u smislu ovog zakona.</p>
2.	Nema	<p>Član 7.</p> <p>Jedinica lokalne samouprave uređuje i obezbeđuje obavljanje poslova koji se odnose na izgradnju, rekonstrukciju, održavanje, zaštitu, korišćenje, razvoj i upravljanje nekategorisanim putevima u naselju.</p> <p>Grad može poveriti gradskoj opštini obavljanje poslova iz stava 1. ovog člana.</p> <p>Nadležni organ jedinice lokalne samouprave dužan je da donese odluku o utvrđivanju nekategorisanih puteva u skladu sa zakonom kojim se uređuje lokalna samouprava i u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Finansiranje izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite nekategorisanog puta obezbeđuje se iz sredstava budžeta jedinice lokalne samouprave, u skladu sa zakonom koji uređuje finansiranje lokalne samouprave.</p>

- 2) Cilj ovog zakona je uređenje imovinskog stanja i evidencije javnih puteva u javnim knjigama o nepokretnostima i stvarnim pravima na njima, na način propisan članom 119. prelaznih odredaba Predloga zakona tako da će se javni putevi, sa pripadajućim objektima i zemljištem, na kojem su izgrađeni do dana stupanja na snagu ovog zakona, upisati u javne knjige o evidenciji prava na nepokretnostima kao javna svojina Republike Srbije, autonomne pokrajine, odnosno jedinice lokalne samouprave.

Upis će sprovoditi organ nadležan za poslove državnog premera i katastra po službenoj dužnosti na osnovu člana 5. st. 3. i 5. ovog zakona.

- 3) Cilj ovog zakona je pravilno planiranje i opredeljivanje sredstava iz budžeta za održavanje putne mreže, uvođenjem obaveze upravljaču puta za izradu godišnjih i petogodišnjih izveštaja o stanju putne mreže kojom upravlja.

	Zakon o javnim putevima	Predlog zakona o putevima
3.	<p>Član 9.</p> <p>(1) Javno preduzeće propisuje metodologiju brojanja vozila i vođenja podataka o prebrojanim vozilima na državnom putu.</p> <p>(2) Javno preduzeće donosi srednjoročni plan izgradnje i rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva i godišnji program radova na održavanju, zaštiti, izgradnji i rekonstrukciji državnih puteva, uz saglasnost Vlade.</p>	<p>Član 12.</p> <p>Upravljač javnog puta donosi srednjoročni plan izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite puteva, godišnji program radova na izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i zaštiti javnih puteva, pojedinačne studije, uz prethodno pribavljeno mišljenje Ministarstva, odnosno organa autonomne pokrajine nadležnog za poslove saobraćaja, odnosno organa jedinice lokalne samouprave nadležnog za poslove saobraćaja.</p> <p>Saglasnost na akte iz stava 1. ovog člana daje Vlada, kada te akte donosi upravljač državnog puta, odnosno izvršni organ autonomne pokrajine kada te akte donosi upravljač državnih puteva II reda koji se nalaze na teritoriji autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave kada te akte donosi upravljač opštinskih puteva i ulica.</p> <p>Upravljač javnog puta dužan je da godišnji program radova na održavanju i zaštiti javnih puteva kojima upravlja, u zavisnosti od toga kojim putevima upravlja, dostavlja na saglasnost Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja, odnosno organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja, najkasnije do 1. novembra tekuće godine za narednu godinu.</p> <p>Srednjoročni plan i godišnji program iz stava 1. ovog člana sadrži i aktivnosti koje se odnose na sprovođenje posebnih zahteva koje javni putevi moraju da ispune sa aspekta bezbednosti saobraćaja.</p> <p>Srednjoročni plan i program radova na izgradnji i rekonstrukciji puteva, kao i pojedinačne studije, moraju biti usklađeni sa državnim odnosno lokalnim strateškim i planskim dokumentima.</p>

- 4) Cilj koji se postiže ovim zakonom je i (delimično) uvođenje pravnih tekovina Evropske unije koje se odnose na oblast puteva u domaću regulativu. Direktive i odluke koje se uvode u ovaj zakon su:

1. Direktiva 1999/62/EZ Evropskog parlamenta i saveta o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (sa izmenama: Direktiva 2006/38/EZ; Direktiva 2006/103/EZ; Direktiva

2011/76/EU; Direktiva 2013/22/EU; ažuriranje Priloga II i tabele 1. i 2. Priloga IIIb 18. februara 2014. godine i 17. marta 2016. godine;

2. Direktiva 2010/40/EU Evropskog parlamenta i saveta o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u drumskom transportu i za povezivanje s ostalim vidovima transporta;

3. Direktiva 2004/52/EZ Evropskog parlamenta i saveta o interoperabilnosti sistema elektronske naplate putarine u Zajednici;

4. Odluka Komisije (2009/750/EZ) o definisanju Evropske elektronske naplate putarine i njenih tehničkih elemenata;

5. Direktiva 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture i

6. Direktiva 2004/54/EZ o minimalnim bezbednosnim zahtevima za tunele u okviru Trans-evropske putne mreže.

- 5) S obzirom na to da je izmenom Zakona o planiranju i izgradnji 2014. godine bilo izmena koje se odnose na javne puteve kao infrastrukturne linijske objekte, u delu ograničenja izdavanja saglasnosti od upravljača puta kada se izvode radovi na javnom putu, jedan od ciljeva ovog zakona je omogućavanje upravljaču puta da ima uvid i izda konačnu saglasnost (rešenje o ispunjenosti uslova) na tehničku dokumentaciju za izvođenje radova koji utiču na bezbednost i stabilnost puta, a sve u cilju pravilne zaštite puta.

	Zakon o planiranju i izgradnji	Predlog zakona o putevima
4.	Investitor nema nikakvu obavezu pribavljanja saglasnosti na tehničku dokumentaciju od strane upravljača puta, što onemogućava vršenje poverenih javnih ovlašćenja, a to su zaštita javnog puta i naplata naknade za upotrebu državnog puta, obzirom da upravljač puta nema informaciju o tehničkim rešenjima u projektnoj dokumentaciji koja treba da obezbedi zaštitu puta, niti o karakteristikama instalacije koja se gradi, kako bi mogao da izvrši obračun zakonske naknade za upotrebu puta.	Član 17. Upravljaču javnog puta poverava se vršenje javnih ovlašćenja koja se odnose na: 1) izdavanje uslova za izradu tehničke dokumentacije za izgradnju i rekonstrukciju saobraćajnog priključka na javni put i donošenje rešenja investitoru o ispunjenosti izdatih uslova; 2) izdavanje uslova za izradu tehničke dokumentacije, odnosno za postavljanje linijskog infrastrukturnog objekta na javnom putu i zaštitnom pojasu javnog puta (železnička infrastruktura, elektroenergetski vod, naftovod, gasovod, objekat visinskog prevoza, linijska infrastruktura elektronskih komunikacija, vodovodna i kanalizaciona infrastruktura i dr.) i donošenje rešenja investitoru o ispunjenosti izdatih uslova;

- 6) Cilj ovog zakona je poboljšanje i inoviranje postojećih podzakonskih akata, posebno u oblasti održavanja javnih puteva, kao i donošenje novih (akt kojim će Vlada propisati kriterijume za kategorizaciju svih javnih puteva) čime će se unaprediti postupanje upravljača puta u vođenju evidencije javnih puteva.

	Zakon o javnim putevima	Predlog zakona o putevima
5.	Član 5. (1) Prema značaju saobraćajnog	Član 5. Prema značaju saobraćajnog povezivanja, javni putevi se dele na: 1) državne puteve:

<p>povezivanja javni putevi se dele na:</p> <p>1) državne puteve I reda (saobraćajno povezuju teritoriju države sa mrežom evropskih puteva, odnosno deo su mreže evropskih puteva, teritoriju države sa teritorijom susednih država, celokupnu teritoriju države, kao i privredno značajna naselja na teritoriji države);</p> <p>2) državne puteve II reda (saobraćajno povezuju područje dva ili više okruga ili područje okruga);</p> <p>3) opštinske puteve (saobraćajno povezuju teritoriju opštine, odnosno grada, kao i teritoriju opštine, odnosno grada sa mrežom državnih puteva), i</p> <p>4) ulice (saobraćajno povezuju delove naselja).</p> <p>(2) Vlada Republike Srbije (u daljem tekstu: Vlada) propisuje kriterijume za kategorizaciju državnih puteva.</p> <p>(3) Na osnovu kriterijuma iz stava 2. ovog člana Vlada donosi akt o kategorizaciji državnih puteva.</p> <p>(4) Skupština opštine, odnosno skupština grada, propisuje kriterijume za kategorizaciju opštinskih puteva i ulica.</p> <p>(5) Na osnovu kriterijuma iz stava 4. ovog člana skupština opštine, odnosno skupština grada, donosi akt o kategorizaciji opštinskih puteva i ulica.</p>	<p>(1) državne puteve I reda (saobraćajno povezuju teritoriju države sa mrežom evropskih puteva, odnosno deo su mreže evropskih puteva, teritoriju države sa teritorijom susednih država, celokupnu teritoriju države, kao i privredno značajna naselja na teritoriji države);</p> <p>(2) državne puteve II reda (saobraćajno povezuju područje dva ili više okruga ili područje okruga, kao i pogranična područja i granične prelaze sa mrežom državnih puteva);</p> <p>2) opštinske puteve (saobraćajno povezuju teritorije opština, teritoriju opštine, odnosno grada, kao i teritoriju opštine, odnosno grada sa mrežom državnih puteva);</p> <p>3) ulice (saobraćajno povezuju delove naselja).</p> <p>Vlada propisuje kriterijume za kategorizaciju javnih puteva.</p> <p>Vlada donosi akt o kategorizaciji državnih puteva, na osnovu kriterijuma iz stava 2. ovog člana.</p> <p>Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar) obrazuje komisiju za utvrđivanje ispunjenosti kriterijuma za kategorizaciju državnih puteva.</p> <p>Skupština jedinice lokalne samouprave donosi akt o kategorizaciji opštinskih puteva i ulica, na osnovu kriterijuma iz stava 2. ovog člana.</p>
--	--

- 7) Kao konačan cilj ovog zakona je unapređenje bezbednosti saobraćaja na javnim putevima u fazi izgradnje, a posebno održavanja puta kao i unapređenje upravljanja saobraćajem na putu i koncentracija propisa koji se odnose na puteve iz drugih zakona na jedno mesto, odnosno jedan zakon (Zakon o javnoj svojini, Zakon o eksproprijaciji, Zakon o planiranju i izgradnji, Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Zakon o lokalnoj samoupravi). Glavom XI. Posebni zahtevi koje javni put mora da ispuni sa aspekta bezbednosti saobraćaja, u čl. 88-95. uvode se odredbe Direktive 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture, koja je delimično regulisana članom 156. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Imajući u vidu da se materija ove direktive odnosi na javni put, kao i da je nadležnost za donošenje podzakonskih akata u vezi sa navedenom direktivom data ovom ministarstvu, odredbe navedene direktive uvedene su u ovaj zakon, dok je

član 156. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima ovim zakonom stavljen van snage.

Glavom III. Bezbednosni zahtevi za tunele duže od 500 metara, u čl. 96-101. uvode se odredbe Direktive 2004/54/EZ o minimalnim bezbednosnim zahtevima za tunele u okviru Trans-evropske putne mreže, koja je većim delom uvedena u podzakonski akt - Pravilnik o osnovnim uslovima koje tunel na javnom putu mora da ispunjava sa gledišta bezbednosti saobraćaja i podobnosti puta za odvijanje saobraćaja („Službeni glasnik RS”, broj 121/12).

U čl. 96-101. Predloga zakona propisane su nadležnosti za upravljanje tunelima dužim od 500 metara, dužnosti upravnika tunela i savetnika za bezbednost u tunelu koje se odnose na davanje izveštaja o vanrednim događajima i saobraćajnim nezgodama u tunelu. Osim navedenog uvedene su osnove za propisivanje pojedinih podzakonskih akata čijim će se usvajanjem nastaviti usklađivanje sa ovom direktivom.

3. Da li su razmatrane druge mogućnosti za rešavanje problema?

Opcija „status quo” je razmatrana, ali imajući u vidu neophodnost uvođenja navedenih direktiva, kao i da primena odredaba postojećeg zakona nije moguća u potpunosti zbog opisane neusaglašenosti sa zakonima koji uređuju planiranje i izgradnju, bezbednost saobraćaja na putevima i inspekcijski nadzor, došlo se do zaključka da je izrada novog zakona najoptimalnije i najsvrsishodnije rešenje.

Kao mogućnost za rešavanje problema razmatran je predlog izmena i dopuna Zakona, pri čemu je utvrđeno da je zbog potrebe izmena većeg dela zakona i uvođenja novih poglavlja, celishodnije dati predlog za nov zakon.

4. Zašto je donošenje ovog zakona najbolje rešenje problema?

Zakon je donet 2005. godine, a 2007, 2011, 2012. i 2013. godine pretrpeo je neznatne izmene i dopune.

Rešavanje imovine na putevima, ovim zakonom je važno zato što se nerešeni imovinski odnosi štetno manifestuju na upravljača puta (a posredno i na osnivača, tj. titulara imovine - Republiku Srbiju, autonomne pokrajine i jedinice lokalne samouprave) na dva načina:

a) sprečeni su u preduzimanju radnji na putu na koje su zakonom obavezani (održavanje, pojačano održavanje i rekonstrukcija puteva) jer ne mogu pribaviti zakonom propisane dozvole i odobrenja;

b) izloženi su riziku od tužbi vlasnika imovine i zahtevima za nadoknadu štete.

S obzirom na to da je od donošenja Zakona došlo do značajnih promena zakonske regulative u Republici Srbiji iz oblasti planiranja i izgradnje a koji se tiču izgradnje, rekonstrukcije i održavanja puteva, što nameće potrebu usaglašavanja propisa u oblasti puteva, neophodna je izrada novog zakona kojim će se urediti oblast koja se odnosi na pravni položaj puteva, uslove i načine upravljanja, njihovu zaštitu i održavanje, kao i izvore i načine finansiranja, a posebno uslove izgradnje i rekonstrukcije puteva i inspekcijskog nadzora.

Pored gore navedenog, Predlog zakona treba da reši i neophodno usaglašavanje sa propisima Evropske unije.

5. Na koga i kako će uticati predložena rešenja?

Rešenja u Predlogu zakona imaće pozitivan uticaj na većinu učesnika u oblasti koju ovaj zakon obrađuje.

Predložena rešenja uticaće na :

- osobe sa invaliditetom za koje je pooštren kriterijum u oblasti oslobađanja od plaćanja putarine, što je usklađeno sa finansijskim propisima koji se odnose na olakšice u plaćanju dažbina za osobe sa invaliditetom (carinski zakon, registracija vozila za invalide, propisi o određivanju osoba koje mogu ostvariti pravo na besplatno korišćenje obeleženih parking mesta na javnim opštim parkiralištima), u cilju sprečavanja zloupotrebe i gubitka javnih prihoda, uzimajući u obzir i propise u zemljama iz okruženja (Crna Gora, Hrvatska, Slovenija);

	Zakon o javnim putevima	Predlog zakona o putevima
6.	<p>Član 24.</p> <p>Naknada iz člana 17. tačka 5) ovog zakona ne plaća se za motorna vozila:</p> <p>6) osoba sa invaliditetom;</p>	<p>Naknada iz člana 20. stav 1. tačka 3) ovog zakona ne plaća se po odobrenju upravljača javnog puta za vozila:</p> <p>1) osoba sa utvrđenim invaliditetom sa 80% ili više procenata telesnog oštećenja, odnosno osoba kod kojih je utvrđeno telesno oštećenje koje ima za posledicu nesposobnost donjih ekstremiteta 60% ili više procenata, za jedan lični automobil koji imaju u svom vlasništvu, odnosno koji koriste po osnovu ugovora o lizingu, kada se osoba sa utvrđenim invaliditetom nalazi u vozilu;</p>

- vlasnike parcela koje se eksproprišu za potrebe izgradnje javnih puteva, s obzirom da su Predlogom zakona date minimalne granice eksproprijacije:

	Zakon o javnim putevima	Predlog zakona o putevima
7.		<p><i>Granica eksproprijacije</i></p> <p>Član 35.</p> <p>Granica eksproprijacije, za javne puteve u izgradnji, nalazi se sa svake strane javnog puta, mereno na spoljnu stranu od granice putnog zemljišta, na minimalnom odstojanju od:</p> <p>1) autoputevi, 5 metara</p> <p>2) ostali državni putevi I reda, 3 metra</p> <p>3) državni putevi II reda, 3 metra</p> <p>4) opštinski putevi, 1 metar.</p>

Ukoliko je vlasniku parcele onemogućeno da koristi celu parcelu, imajući u vidu član 10. Zakona o eksproprijaciji („Službeni glasnik PC”, br. 53/95, 23/01-SUS, 20/09, 55/13-US i 106/16-autentično tumačenje): „Ako se prilikom eksproprijacije jednog dela nepokretnosti, utvrdi da sopstvenik nema

ekonomskog interesa da koristi preostali deo nepokretnosti, odnosno ako je zbog toga na preostalom delu nepokretnosti onemogućena ili bitno otežana njegova egzistencija, eksproprišaće se, na njegov zahtev, i taj deo nepokretnosti”, vlasnik može ostvariti svoje pravo;

- Republički geodetski zavod imajući u vidu da će, u cilju regulisanja vlasničkih odnosa na javnim putevima, vršiti upis javnih puteva u javne knjige o evidenciji prava na nepokretnostima po službenoj dužnosti, a po zahtevu upravljača javnog puta;

- upravljače puteva kojima su preciznije date nadležnosti u smislu analiziranja stanja puteva u cilju blagovremenog planiranja i raspoređivanja sredstava za održavanje puteva kojim upravljaju; U članu 11. Predloga zakona upravljač javnog puta dužan je da najmanje jednom u toku godine, a najkasnije do 1. septembra te godine, podnese godišnji izveštaj o izvršenoj kontroli i oceni stanja javnih puteva kojima upravlja.

Upravljač državnog puta, pored izveštaja iz stava 1. dužan je da podnosi i petogodišnji izveštaj o izvršenoj kontroli i oceni stanja državnih puteva.

Izveštaj iz st. 1. i 2. ovog člana dostavlja se Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja, odnosno organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja.

Ministar propisuje sadržinu i formu izveštaja iz st. 1. i 2. ovog člana;

- rad organa u smislu efikasnijeg donošenja odobrenja za izvođenje radova na javnom putu, član 69. Predloga zakona: Upravljač javnog puta 15 dana pre početka radova obaveštava Ministarstvo, nadležni organ autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave o nameri izvođenja radova na rehabilitaciji uz dostavljanje tehničkog opisa i predmera i predračuna radova kao i zahteva za donošenje rešenja o tehničkom regulisanju saobraćaja, čiji je sastavni deo saobraćajni projekat;

- projektante, izvođače i nadzor u olakšanoj primeni zakona u postupku izrade odgovarajuće tehničke dokumentacije, a samim tim i u postupku izvođenja radova. U članu 79. Predloga zakona: Ministar donosi propis kojim se bliže uređuju uslovi i način projektovanja i tehnički uslovi izgradnje i rekonstrukcije javnih puteva;

- rad inspekcije u nadležnostima datim Predlogom zakona nadležnost inspekcije je svedena na nadzor nad izvođenjem samo radova koji se vrše u skladu sa ovim predlogom zakona;

- upravljača puta jer su zakonom preciznije definisani uslovi oslobađanja od naknade za upotrebu javnog puta-putarina, što je do sada dovodilo do zloupotreba; Oslobađanje od obaveze plaćanja naknada,

U članu 25. Predloga zakona:

Naknada iz člana 20. stav 1. tačka 3) ovog zakona ne plaća se za vozila:

- 1) Ministarstva unutrašnjih poslova;
- 2) hitne pomoći;
- 3) Vojske Srbije i vozila mobilisana za potrebe Vojske Srbije;
- 4) profesionalnih vatrogasnih jedinica, dobrovoljnih vatrogasnih društava i vatrogasnih jedinica pravnih lica koja imaju vatrogasnu službu organizovanu po propisima o zaštiti od požara;

5) pod pratnjom i vozila sa prvenstvom prolaza u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost saobraćaja na putevima.

U članu 26. Predloga zakona:

Naknada iz člana 20. stav 1. tačka 3) ovog zakona ne plaća se po odobrenju upravljača javnog puta za vozila:

1) osoba sa utvrđenim invaliditetom sa 80% ili više procenata telesnog oštećenja, odnosno osoba kod kojih je utvrđeno telesno oštećenje koje ima za posledicu nesposobnost donjih ekstremiteta 60% ili više procenata, za jedan lični automobil koji imaju u svom vlasništvu, odnosno koji koriste po osnovu ugovora o lizingu, kada se osoba sa utvrđenim invaliditetom nalazi u vozilu;

2) republičke inspekcije za državne puteve i republičke inspekcije za drumski saobraćaj;

3) privrednih društava i drugih pravnih lica, odnosno preduzetnika koji obavljaju poslove održavanja i zaštite javnog puta za čije korišćenje se plaća putarina;

4) koja su u funkciji organizovanja i naplate putarine;

5) za prevoz lica i materijalnih dobara u okviru domaćih ili međunarodnih humanitarnih akcija;

6) vozila međunarodnih mirovnih misija.

Za vozila iz tač. 5) i 6) ovog člana dozvola se izdaje pojedinačnom vozilu za pojedinačnu vožnju.

Ministar bliže uređuje način i postupak izdavanja odobrenja iz tačke 1) ovog člana;

- sve učesnike u saobraćaju za koje će putevi biti bezbedniji, u članu 14. Predloga zakona:

Upravljač javnog puta dužan je da obezbedi upravljanje saobraćajem na javnim putevima u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost saobraćaja na putevima.

Upravljanje saobraćajem obezbeđuje se upotrebom:

1) inteligentnih transportnih sistema puta (telekomunikacionih, optičkih, elektronskih i stacionarnih uređaja za praćenje, snimanje, kontrolu, bezbednost i regulisanje saobraćaja, kontrolu stanja kolovoza i daljinsko obaveštavanje i upozoravanje, brojača saobraćaja, putnih meteoroloških stanica);

2) sistema i uređaja za naplatu putarine;

3) sigurnosne opreme u tunelima;

4) opreme i uređaja za zaštitu javnog puta, saobraćaja i okoline;

5) saobraćajne signalizacije.

Inteligentni transportni sistem puta (u daljem tekstu: ITS), razvija se i primenjuje u sledećim prioritetnim oblastima:

1) optimalna upotreba podataka o saobraćaju i putovanjima;

2) kontinuitet usluga ITS u upravljanju saobraćajem;

3) aplikacije ITS u funkciji bezbednosti saobraćaja na putevima i zaštiti korisnika puteva;

4) sistemi koji povezuju vozila i puteve.

U okviru prioriternih oblasti iz stava 3. ovog člana, sledeće aktivnosti su prioritete:

1) davanje informacija o prohodnosti puteva;

2) davanje informacija o bezbednosti saobraćaja i režimu odvijanja saobraćaja;

3) davanje informacija o saobraćaju u realnom vremenu;

4) pružanje usluga sistema e-poziva;

5) davanje informacija o sigurnim i bezbednim parkiralištima;

6) pružanje usluga rezervacije sigurnih i bezbednih parkirališta za teretna vozila i autobuse;

- smanjenje broja podnesaka žalbi građana u vezi sa stanjem putne mreže, jasno razgraničena nadležnosti i odgovornost za održavanje javnih puteva u naseljima u članu 72. Predloga zakona: Upravljač državnog puta održava kolovoznu konstrukciju kao sastavni deo državnog puta i saobraćajnu signalizaciju na državnom putu koji prolazi kroz naselje, osim uređaja za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova i turističke signalizacije.

Dodatne elemente, objekte i opremu državnog puta (trotoar, raskrsnice za potrebe naselja, prostori za parkiranje, javna rasveta, svetlosna i druga signalizacija za potrebe naselja, biciklističke staze, pešačke staze i sl), koji su izgrađeni za potrebe naselja, održava jedinica lokalne samouprave.

Jedinica lokalne samouprave može zaključiti ugovor sa upravljačem državnog puta, kojim se bliže uređuju međusobna prava i obaveze u pogledu održavanja dodatnih elemenata, objekata i opreme državnog puta iz st 1. i 2. ovog člana.

Autobuska stajališta izgrađena van kolovoza državnog puta u naselju, održava jedinica lokalne samouprave.

Spojne rampe denivelisane raskrsnice održava upravljač javnog puta višeg reda;

- uniformnost u radu upravljača puta, čime će se omogućiti bolja kontrola rada istih, u članu 10. Predloga zakona: Delatnost upravljanja državnim putevima obavlja javno preduzeće, odnosno društvo kapitala čiji je jedini vlasnik Republika Srbija.

Delatnost upravljanja državnim putevima II reda, odnosno delovima državnih puteva II reda, koji se nalaze na teritoriji autonomne pokrajine, obavlja javno preduzeće, odnosno društvo kapitala čiji je jedini vlasnik autonomna pokrajina.

Delatnost upravljanja državnim putevima može da obavlja i drugo društvo kapitala, kome je nadležni organ poverio obavljanje delatnosti upravljanja državnim putevima, u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo i koncesije.

Delatnost upravljanja opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima, koji nisu deo državnog puta I i II reda, može da obavlja javno preduzeće, odnosno društvo kapitala čiji je jedini vlasnik jedinica lokalne samouprave, kao i drugo društvo kapitala i preduzetnik, kome je nadležni

organ jedinice lokalne samouprave poverio obavljanje delatnosti upravljanja opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima, u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo i koncesije.

Javno preduzeće, društvo kapitala ili preduzetnik koji obavlja delatnost upravljanja javnim putevima iz člana 9. stav 2. ovog zakona je upravljač javnog puta.

Ako javno preduzeće, društvo kapitala ili preduzetnik obavlja samo pojedine poslove iz člana 9. stav 2. ovog zakona, ne smatra se upravljačem javnog puta u smislu ovog zakona;

- povećanje bezbednosti saobraćaja na javnim putevima, kroz smanjenje broja saobraćajnih nezgoda posebno sa poginulim licima, kroz obezbeđivanje procene uticaja puta na bezbednost saobraćaja i reviziju projekata sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta i kroz dubinsku analizu saobraćajnih nezgoda, kao i formiranje nezavisne komisije od upravljača puta za procenu, reviziju i proveru bezbednosti puta. U čl. 88-95. uvode se odredbe Direktive 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture, koja je delimično regulisana članom 156. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, a uvedena u ovaj zakon imajući u vidu da se materija ove direktive odnosi na javni put, kao i da je nadležnost za donošenje podzakonskih akata u vezi sa navedenom.

6. Koje troškove će primena ovog zakona izazvati građanima i privredi, posebno malim i srednjim preduzećima?

Predlog zakona će izazvati dodatne troškove za:

- kategorije osoba sa invaliditetom koji na osnovu predloženih kriterijuma u Predlogu zakona gube pravo na oslobađanje od plaćanja putarine, u visini putarine;

- dodatnih troškova za osobe sa invaliditetom, koji se odnose na pokretanje upravnog postupka kod upravljača puta nema, s obzirom da u skladu sa važećim Zakonom postoji oslobađanje od plaćanja putarine za invalide tako da je podnosilac zahteva morao pokretanjem upravnog postupka dokazivati ispunjenost kriterijuma za oslobađanje navedene naknade i ista procedura je prenetu u ovaj predlog zakona;

1) Na osnovu sprovedene analize upravljača državnih puteva Javno preduzeće „Putevi Srbije”, ukupan broj izdatih dozvola za besplatan prolaz autoputevima Republike Srbije za osobe sa invaliditetom (zaključno sa 21. decembrom 2017. godine) iznosi 9.403.

2) Na osnovu izvršene analize podnetih odnosno odobrenih zahteva sa pratećom dokumentacijom u 2017. godini, utvrđeno je da se 29% izdatih dozvola odnosi na korisnike čiji je stepen invaliditeta ispod 80%, dok je 71% dozvola izdato na osnovu dokumentacije u kojoj je utvrđen stepen invaliditeta iznad 80%.

3) Analogno trendu iz tekuće godine, ukupan broj izdatih dozvola na osnovu rešenja u kome je utvrđen stepen invaliditeta do 80% je oko 2.700 što ujedno predstavlja i procenu broja osoba sa invaliditetom koje bi izgubile pravo na besplatan prolazak autoputevima, u skladu sa predloženim izmenama.

- lica koja treba da budu stručno osposobljena i licencirana za sprovođenje revizije odnosno provere, u visini koju propisuje Agencija za bezbednost saobraćaja (u daljem tekstu: Agencija), na osnovu propisa kojima se utvrđuju visine cena usluga.

7. Da li pozitivne posledice donošenja ovog zakona opravdavaju troškove koje će on stvoriti?

Primena predloženih rešenja će biti praćena neznatnim dodatnim troškovima za osobe sa invaliditetom koji su po novopredloženim kriterijumima izgubili pravo na besplatan prolazak autoputevima.

Postići će se pojednostavljenje postupka odobravanja oslobađanja od plaćanja putarine jer su zahtevi isti kao i za oslobađanje od poreza na upotrebu vozila (član 5. Zakona o porezima na upotrebu, držanje i nošenje dobara („Službeni glasnik PC”, br. 26/01, 80/02, 43/04, 31/09, 101/10, 24/11, 68/14 - dr. zakon i 112/15)) pa će i dokumenta koja se prilažu biti ista, a i odlučivanje po zahtevu će biti brže.

Na osnovu prosečne vrednosti iz poslednja dva meseca 2017. godine, dodatni prihod Javnog preduzeća „Putevi Srbije” iznosio bi oko 595.000,00 dinara na mesečnom nivou, odnosno oko 7.140.000,00 dinara na godišnjem nivou.

Imajući u vidu da je obaveza sprovođenja revizije i provere nametnuta evropskim propisima, Republika Srbije je poštujući pravne tekovine Evropske unije morala da uvede i sistem licenciranja istih. Pozitivni efekti uvođenja novih alata koje će da sprovedu stručni timovi sa licenciranim revizorima i proveravačima se mere u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda i njihovih posledica (smanjen broj poginulih, lako i teško povređenih lica).

Kako je sistem obuke i licenciranja revizora i proverivača nov sistem koji tek treba da se uspostavi u Republici Srbiji, a imajući u vidu Odluku o zabrani zapošljavanja u javnom sektoru i činjenicu da Agencija u ovom trenutku nema zaposlene koji bi se bavili ovim poslovima, ostavljena je mogućnost da Agencija u slučaju potrebe može da ovlasti pravno lice za sprovođenje obuke o stručnom osposobljavanju i usavršavanju znanja za polaganje stručnog ispita i ispita provere znanja za revizora odnosno proveravača. Na taj način ubrzala bi se procedura stručnog osposobljavanja i izdavanja licenci za revizore, odnosno proveravače.

Shodno navedenom, očekuje se da predložena rešenja izazovu samo pozitivne efekte za građane i privredu, odnosno opravdavaju dodatne troškove koji se nameću Predlogom zakona.

8. Da li se ovim zakonom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija?

Ovim zakonom se ne sprečava tržišna konkurencija u pogledu učesnika u projektovanju i na izvođenju radova na izgradnji, rekonstrukciji i održavanju puteva. Predlog zakona precizno reguliše nadležnosti i delatnost upravljača puta tako da se ne guši tržišna konkurencija, a povećava se javnost u radu upravljača. Predlog zakona nema za cilj osnivanje novih privrednih subjekata od strane države (član 10. Predloga zakona), već samo unapređivanje rada postojećih organa nadležnih za upravljanje putevima (čl. 11. i 12.) i njihovu bolju koordinaciju kao i razvijanje saradnje i uniformnost u radu radi obezbeđivanja istog kvaliteta na mreži javnih puteva kao i vođenje evidencija o istim.

9. Da li su sve zainteresovane strane imale priliku da se izjasne o Nacrtu zakona o putevima?

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je prvim rešenjem o formiranju Radne grupe 2015. godine uključilo u rad na izradi teksta ovog zakona sve zainteresovane strane u oblasti javnih puteva koje su delegirale svoje predstavnike kao članove Radne grupe koji su izneli probleme u radu i dali predloge i rešenja koja su razmatrana i usvajana.

Među članovima su bili predstavnici: Ministarstva unutrašnjih poslova, Ministarstva državne uprave i lokalne samouprave, Udruženja poslodavaca putne privrede Republike Srbije „Putar” (u daljem tekstu: Udrženje poslodavaca „Putar”), Republičkog sekretarijata za javne politike, Kancelarije za evropske integracije, upravljača javnih puteva, Građevinskog fakulteta u Beogradu i Sektora za inspekcijски nadzor ovog ministarstva.

U skladu sa Zakonom o ministarstvima („Službeni glasnik RS”, br. 44/14, 14/15, 54/15, 96/15 - dr. zakon i 62/17) i utvrđenim delokrugom rada, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture pripremlilo je Nacrt zakona o putevima (u daljem tekstu: Nacrt zakona). Zaključkom Odbora za privredu i finansije 05 Broj: 011-7819/2017 od 16. avgusta 2017. godine usvojen je Program javne rasprave kojim je predviđeno da se centralna javna rasprava održi u organizaciji ovog ministarstva i Privredne komore Srbije.

Javna rasprava počela je 17. avgusta 2017. godine postavljanjem Nacrta zakona na internet stranici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i obaveštenjem da je pokrenuta javna rasprava radi pribavljanja mišljenja stručne i šire javnosti o Nacrtu zakona. Pored toga, cirkularnom elektronskom poštom poslat je i poziv za učestvovanje u javnoj raspravi.

Dana 15. septembra 2017. godine održana je prezentacija i javna rasprava, u prostorijama Privredne komore Srbije na temu „Primedbe i sugestije na Nacrt zakona o putevima”, na kome su predstavnici resornog ministarstva prezentovali Nacrt zakona, a potom su brojni učesnici izrazili svoje stavove i primedbe. Centralnoj javnoj raspravi prisustvovali su sledeći zainteresovani subjekti: predstavnici upravljača opštinskih puteva, predstavnici Javnog preduzeća „Putevi Srbije”, „Koridori Srbije” d.o.o, Sekretarijata za saobraćaj grada Beograda, profesori Građevinskog fakulteta Univerziteta u Beogradu, predstavnici projektantskih preduzeća (Saobraćajni institut „CIP” d.o.o. i Preduzeće za studije, projektovanje saobraćajnica i inženjering „PUTINVEST” d.o.o.), preduzeća za održavanje puteva, građevinski inženjeri i inženjeri saobraćaja.

Primedbe i sugestije primane su putem elektronske pošte i zvaničnom poštom zaključno sa 25. septembrom 2017. godine i to od: Auto-moto saveza Srbije - Centra za motorna vozila (u daljem tekstu: AMSS), Sektora za inspekcijски nadzor Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture - Odseka za inspekcijске poslove državnih puteva, Agencije, Javnog preduzeća za upravljanje i razvoj infrastrukturnih objekata Rača, opštine Vrbas, grada Subotice, Sekretarijata za inspekcijске poslove grada Beograda, Sektora za održavanje državnih puteva Javnog preduzeća „Putevi Srbije”, Nebojše Stojanovića, dipl. inž. građ, Dragana Kostića, dipl. inž. saobr. (Javno preduzeće „Putevi Srbije”), dr Branimira Ujdura, dipl. inž. građ, Zorice Pavićević, dipl. inž. građ, inspektora za državne puteve Pokrajinskog sekretarijata za energetiku, građevinarstvo i saobraćaj Autonomne pokrajine Vojvodine.

Po okončanju postupka javne rasprave Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je analiziralo sve primedbe, predloge i sugestije učesnika u javnoj raspravi i prihvatilo predloge koji su relevantni sa stanovišta predmeta zakona i to:

- predlog profesora Građevinskog fakulteta u delu formulisanja pojedinih pojmova iz građevinske terminologije (član 2.) i širine kolovoza na/u putnom objektu i van putnog objekta (član 79.), ukidanje obaveze državnom organu izdavanja saglasnosti za izvođenje radova na rehabilitaciji (član 69.);
- predlog predstavnika grada Subotica i grada Beograda za dopunu odredbe o upravljačima opštinskih puteva, ulica i nekategorisanih puteva (član 10.);
- predloge Agencije, AMSS-a i Javnog preduzeća „Putevi Srbije” u delu Nacrta zakona koji se odnosi na bezbednosne zahteve koje javni put mora da ispuni sa aspekta bezbednosti saobraćaja (glava XI) i dopune definisanja državnih puteva II reda u pograničnom području;
- predlog predstavnika Odseka za inspekcijske poslove državnih puteva u delu uvođenja pojedinih pojmova u obuhvatu javnog puta (trotoar, biciklistička staza, spojna rampa (član 2.)), dopunu odredbi kojima se propisuje nadležnost za nadoknadu troškova angažovanja stručnog nadzora (član 39.), uvođenje obaveze upravljaču puta za izradu programa aktivnosti za održavanje puteva u zimskim uslovima (član 52.), usklađivanje sa nadležnostima građevinske inspekcije za nadzor izgradnje u zaštitnom pojasu puta (član 105.);
- predlog Odseka za inspekcijske poslove državnih puteva: obaveza organima jedinice lokalne samouprave i rok za utvrđivanja pravca pružanja i granica javnog puta u naselju, član 12. stav 3. da Ministarstvo daje saglasnost, definisanje minimalne razdaljine za postavljanje reklama na javnim putevima član 48, kaznena odredba po članu 65, kao i čl. 83, 87. i član 104. koji se odnosi na korišćenje tablice STOP od strane inspekcije;
- predstavnika „Koridori Srbije” d.o.o. u delu izdvajanja subjekata koji nisu upravljači puteva, a obavljaju pojedine delatnosti upravljanja putevima (član 10.);
- predlog predstavnika opštine Rača za navođenje subvencija kao izvora finansiranja izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite javnih puteva (član 19.);
- predlog Nebojše Stojanovića, dipl. inž. građ. za korekciju člana o saobraćajnom priključku na javni put koji „umanjuje protočnost saobraćaja na javnom putu”;
- predlog Udruženja poslodavaca „Putar” za uvođenje nadležnosti upravljača javnog puta za kontrolu vanrednog prevoza (član 60.).

Nisu prihvaćeni predlozi :

- grada Beograda za usklađivanje Nacrta zakona sa Zakonom o glavnom gradu (Zakon o glavnom gradu iz 2007. godine nije usklađen sa Zakonom o javnim putevima iz 2005. godine u delu upravljanja državnim putevima);
- „Koridori Srbije” d.o.o. za uvođenje obaveze upravljaču puta za obeležavanje granice eksproprijacije (postoje zvanične evidencije o upisu prava na nepokretnostima);
- predstavnika Odseka za inspekcijske poslove državnih puteva za uvođenje „pokrajinskog inspektora”, s obzirom da su poslovi inspekcijskog nadzora već propisani Zakonom o utvrđivanju nadležnosti Autonomne pokrajine Vojvodine;
- profesora Građevinskog fakulteta za uvođenje izvora finansiranja puteva iz koncesija (već obuhvaćeno drugim izvorima finansiranja) i Udruženja poslodavaca „Putar” iz „naknada iz maloprodajne cene naftnih derivata”;

- predstavnika građevinskog preduzetnika za uvođenje odredbi koje bi se odnosile na kvalitet izvedenih radova na izgradnji puteva, imajući u vidu da je Nacrtom zakona predviđeno donošenje tehničkih uslova za projektovanje, izgradnju i rekonstrukciju javnih puteva.

Centralna javna rasprava ocenjena je kao uspešna i konstruktivna u smislu mogućnosti svih učesnika da aktivno učestvuju u raspravi o tekstu Nacrta zakona i iznose svoje ideje potkrepljene primerima iz njihove svakodnevne prakse.

Nacrt zakona dobio je podršku svih uključenih zainteresovanih strana i zaključeno je da je opšta ocena da je tekst Nacrta zakona dobar, prihvatljiv za sve učesnike i usklađen sa savremenim tendencijama i zakonskim rešenjima.

10. Koje će se mere tokom primene ovog zakona preduzeti da bi se ostvarilo ono što se donošenjem navedenog zakonom namerava?

Prioritet prilikom upisa javnih puteva u evidenciju o nepokretnostima i pravima na njima imaće javni putevi koji su deo državnih puteva I i II reda, imajući u vidu njihov značaj na mreži evropskih puteva, kao i omogućavanje nesmetanog sprovođenja unapređenja bezbednosti saobraćaja po Programu koji se finansira sredstvima zajmova Evropske investicione i Evropske banke za obnovu i razvoj.

Regulatorne mere:

U pogledu prelaznih odredaba ostavljen je rok od godinu dana od stupanja zakona na snagu, u kojem će se obezbediti neophodna podzakonska akta za kvalitetnu primenu ovog zakona. Navedena podzakonska akta će se raditi u saradnji sa stručnim službama Javnog preduzeća „Putevi Srbije” i drugim relevantnim institucijama.

Kao jedan od važnijih dokumenata je akt o kriterijumima za kategorizaciju javnih puteva kao polazni dokument na osnovu koga će se izvršiti razvrstavanje svih javnih puteva, poštujući kriterijume donete na jednom, a ne na više opštinskih nivoa što je dovodilo do neravnomernosti u kategorizaciji opštinskih puteva i ulica.

Novim odredbama u Predlogu zakona određene su minimalne granice eksproprijacije prilikom izgradnje javnih puteva, čime će se obezbediti preventivna zaštita i nesmetano održavanje javnog puta u eksploataciji.

Donošenjem tehničkih uslova projektovanja, izgradnje i rekonstrukcije javnih puteva inoviraće se i objediniti propisi primenjivani u ovoj oblasti.

Institucionalne mere:

U cilju preventivnih mera za bezbednost saobraćaja na javnim putevima i u tunelima dužine veće od 500 metara, ovim zakonom je predviđeno imenovanje savetnika za bezbednost u tunelu, revizora i proveravača koji će obavljati poslove procene, revizije i provere uticaja puta na bezbednost saobraćaja.

Ukoliko upravljač puta ne raspolaže potrebnim kadrovima za obavljanje poslova savetnika za bezbednost u tunelima dužim od 500 metara, u obavezi je da sistematizuje nova radna mesta čiji će opis odgovarati uslovima iz ovog zakona. Imajući u vidu da trenutno u Republici Srbiji postoje četiri tunela duža od 500 metara (na obilaznici Beograda) što omogućava angažovanje jednog savetnika za bezbednost za sve tunele, potreba za ostalim savetnicima za

tunele u izgradnji će se uvoditi fazno u zavisnosti od dinamike puštanja tunela u eksploataciju.

Edukativne mere:

Ministar, na predlog Agencije, bliže će propisati program stručnog osposobljavanja kao i program obaveznih oblika stručnog usavršavanja i ispita provere znanja za revizora, odnosno proveravača za poslove procene (pre projektovanja puta), revizije (u fazi projektovanja puta) i provere uticaja puta (u fazi eksploatacije) na bezbednost saobraćaja.

Licenciranje bi započelo najkasnije u roku od godinu dana od dana objavljivanja zakona, s obzirom da je neophodno donošenje podzakonskih akata za početak obuke revizora i proveravača.

Sprovođenjem navedenih mera postiže se stalno prisustvo obučениh stručnih lica koja vrše kontrolu kako projektovanja puta tako i puta u eksploataciji i daju predloge za unapređenje bezbednosti saobraćaja na putevima, što dovodi do najvažnijeg cilja - smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i njihovih posledica.

IZJAVA O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Ovlašćeni predlagač - Vlada.

Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.

2. Naziv propisa

Predlog zakona o putevima.
Draft Law on roads.

3. Usklađenost propisa sa odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):

a) Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu sadržinu propisa,

Član 108. Sporazuma i član 13. Protokola 4 o kopnenom transportu.

b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma,

Član 72. u vezi sa članom 8. Sporazuma.

v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,

Ispunjava u potpunosti.

g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,

Nema.

d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije,

Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina EU (2018-2021) planirano je u 2018. godini usvajanje ovog zakona kojim će se naše zakonodavstvo uskladiti sa sledećim propisima Evropske unije iz oblasti puteva, u okviru poglavlja 3. Sposobnost preuzimanja članstva u Evropskoj uniji, potpoglavlje 3.21. Trans-evropske mreže, 3.21.1. Trans-evropske transportne mreže. Brojčana oznaka (šifra) iz baze NPAA: 2017-550. Rok za donošenje propisa je I kvartal 2018. godine.

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije

a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

Nema.

b) Navođenje sekundarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

1. Direktiva 1999/62/EZ Evropskog parlamenta i Saveta o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila;
Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures;
CELEX 31999L0062; 32006L0038; 32006L0103; 32011L0076; 32013L0022
Delimično usklađen.

2. Direktiva 2004/52/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 29. aprila 2004. godine o interoperabilnosti sistema elektronske naplate putarine;
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
Delimično usklađen.

3. Direktiva 2004/54/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 29. aprila 2004. godine o minimalnim bezbednosnim zahtevima za tunele u okviru Trans-evropske putne mreže;
Directive 2004/54/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on minimum safety requirements for tunnels in the Trans-European Road Network;
CELEX 32004L0054; 32009R0596
Delimično usklađen.

4. Direktiva 2008/96/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 19. novembra 2008. o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture;
Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management;
CELEX 32008L0096
Delimično usklađen.

5. Direktiva 2010/40/EU Evropskog Parlamenta i Saveta od 7. jula 2010. godine o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u drumskom transportu i za povezivanje s ostalim vidovima transporta;
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
Delimično usklađen.

6. Odluka Komisije od 6. oktobra 2009. o definisanju Evropske elektronske naplate putarine i njenih tehničkih elemenata;
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
Delimično usklađen.

v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,
Nema.

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost propisa sa propisima Evropske unije,

Razlog za delimičnu neusklađenost je da je ovim zakonom predviđena potpuna usklađenost sa propisima Evropske unije tek nakon donošenja podzakonskih akata

čiji je pravni osnov za donošenje propisan ovim zakonom, kao i budućim izmenama i dopunama ovog zakona, čije se usvajanje i donošenje predlaže. Takođe, kroz proces pristupanja i pregovora sa Evropskom unijom biće razmatrani datumi, odnosno rokovi kojima su propisane obaveze država članica, a koji su već na snazi.

d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije,

Potpunu usklađenost moguće je ostvariti pristupanjem Evropskoj uniji.

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju, nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Predlogom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe Direktive).

/

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?

Delimično.

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?

Da.

8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti.

O tekstu Predloga zakona je konsultovana Evropska komisija, a nakon toga komentari i sugestije Evropske komisije su uvršteni u tekst Predloga zakona.

<p>1. Naziv propisa Evropske unije :</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>Direktiva 1999/62/EZ Evropskog parlamenta i Saveta o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila</p>	<p>2. „CELEX” oznaka propisa Evropske unije</p> <p>31999L0062</p> <p>32006L0038</p> <p>32006L0103</p> <p>32011L0076</p> <p>32013L0022</p>					
<p>3. Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada Obradivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture</p>	<p>4. Datum izrade tabele: 1. mart 2018. godine</p>					
<p>5. Naziv propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:</p> <p>1. Predlog zakona o putevima Draft Law on roads</p> <p>2. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik RS” br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - US, 55/14, 96/15 - dr. zakon, 9/16 - US i 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. Pravilnik o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima („Službeni glasnik RS”, br. 40/12, 102/12, 19/13, 41/13, 102/14, 41/15, 78/15, 111/15, 14/16, 108/16, 7/17 - ispravka i 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. Zakon o javno - privatnom partnerstvu i koncesijama („Službeni glasnik RS”, br. 88/11, 15/16 i 104/16) Law on Public-Private Partnership and Concessions (Official Gazette of RS, No. 88/11, 15/16, 104/16)</p>	<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:</p> <p>2017-550</p>					
<p>7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa Evropske unije:</p>						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa Evropske unije	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost ¹	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
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	Putarina je naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta i plaća se u iznosu koji je se utvrđuje u zavisnosti od kategorije vozila i dužine predene deonice javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta. Putarina obuhvata infrastrukturnu naknadu i naknadu za eksterne troškove.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima	
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;			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

¹ Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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;			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
					akata.	
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;			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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>autoput</i> je državni put namenjen za motorni saobraćaj, sa fizički razdvojenim kolovozima po smerovima, bez ukrštanja u istom nivou i sa potpunom kontrolom pristupa, koji ima najmanje dve saobraćajne i jednu zaustavnu traku za svaki smer i kao takav je obeležen propisanom saobraćajnom signalizacijom i opremom.	PU		
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	Putarina je naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta i plaća se u iznosu koji se utvrđuje u zavisnosti od kategorije vozila i dužine pređene deonice javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta. Putarina obuhvata infrastrukturnu naknadu i naknadu za eksterne troškove.	PU		
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>infrastrukturna naknada</i> je naknada koja treba da obezbedi povraćaj troškova izgradnje, održavanja, poslovanja i razvoja u vezi sa izgrađenom infrastrukturom;	PU		
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>naknada eksternih troškova</i> je naknada troškova nastalih zbog zagađenja vazduha ili štetnih uticaja buke koja je posledica odvijanja saobraćaja;	PU		
2.1.2.3	(bc) 'cost of traffic-based air pollution' means the			NU	Potpuno usaglašavanje propisa	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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;				sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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;			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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;			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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;			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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);			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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	Vrsta N2 - srednje teretno vozilo, jeste vozilo vrste N koje ima najveću dozvoljenu masu koja prelazi 3,5 t, ali koja ne prelazi 12 t. Vrsta N3 - teško teretno vozilo, jeste vozilo vrste N koje ima najveću dozvoljenu masu koja prelazi 12 t.,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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)	Nova serijski proizvedena vozila moraju biti usaglašena sa jednoobraznim tehničkim uslovima, u skladu sa propisima o homologaciji. Jednoobrazni tehnički uslovi su uslovi propisani Sporazumom o prihvatanju jednoobraznih uslova za homologaciju i uzajamno priznavanje homologacije opreme i delova motornih vozila, propisima donetim na osnovu tog sporazuma, po kojima se vrši homologacija delova vozila, opreme za vozila i homologaciju tipa celog vozila, odnosno odgovarajućim propisima Evropske unije;	DU	Termini iz Aneksa 0 Direktive biće transponovani u odgovarajuće podzakonske akte.	
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;			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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	Koncesija za javne radove, u smislu ovog zakona je ugovorni odnos istovetan ugovoru o javnoj nabavci kojim se vrši nabavka radova u skladu sa zakonom kojim se uređuju javne nabavke, osim činjenice da se naknada za javne radove sastoji ili od samog prava na komercijalno korišćenje izvedenih radova ili od tog prava zajedno sa plaćanjem.	PU		
2.1.8	(h) 'concession toll' means a toll levied by a concessionaire under a concession contract.	01. 2.1.57)	<i>koncesiona putarina</i> je putarina koju ubira koncesionar u skladu sa ugovorom o koncesiji	PU		
3.1	1. The vehicle taxes referred to in Article are as			NP	Obaveze za države članice	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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 vehículos de tracción mecánica; (b) impuesto sobre actividades económicas (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 % sulla tassa automobilistica,</p> <p>— Cyprus: Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,</p> <p>— Latvia: transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,</p>				Evropske unije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>— 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: licenzja 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)	b)	b1)	v)	g)	d)
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.			NP	Obaveze za države članice Evropske unije	
4.	Procedures for levying and collecting the taxes referred to in Article 3 shall be determined by each Member State.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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;			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	Data je mogućnost državi da uvede izuzetke od plaćanja godišnje naknade (takse) za motorna vozila
6.2.2	(b) vehicles which travel only occasionally on the public roads of the Member State of registration and are used by natural or legal persons whose main occupation is not the carriage of goods, provided			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	that the transport operations carried out by these vehicles do not cause distortions of competition, and subject to the Commission's agreement.				pripadajućih podzakonskih akata.	
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.			NP	Obaveze država članica Eevropske unije i Evropske komisije	
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.			NP	Obaveze država članica Eevropske unije i Evropske komisije	
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 reduction in, the taxes referred to in Article 3 which would render the chargeable tax lower than the			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
7.3	3. Toll 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	Naknade za upotrebu javnih puteva ne mogu da se određuju na način na koji bi se diskriminirali korisnici javnih puteva prema nacionalnosti, državnoj pripadnosti odnosno poslovnom sedištu, registraciji vozila, mestu polaska odnosno odredištu. Propisivanje naknada, utvrđenih ovim zakonom, koje se odnose na domaće i strane prevoznike, odnosno ostale učesnike u saobraćaju ne može da	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			sadrži diskriminatorne odredbe.			
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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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. 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			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	more than 2 % of the annual rate. A Member State may apply only annual rates for vehicles registered in that Member State. 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.					
7.b.	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. 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.	01. 27.4	Bliže kriterijume za utvrđivanje visine naknade za upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta, uslove popusta ili sniženja infrastrukturne naknade, izgled i sadržinu računa koji se izdaje korisniku javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta za ukupan iznos naplaćene putarine, propisuje Ministarstvo.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
7.c.1	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. 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.	01. 2.1.56)	naknada eksternih troškova je naknada troškova nastalih zbog zagađenja vazduha ili štetnih uticaja buke koja je posledica odvijanja saobraćaja	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
7.c.2-4	2. The costs taken into account shall relate to the network or the part of the network on which external-cost charges are levied and to the vehicles that are subject thereto. Member States may choose to recover			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>				akata.	
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>			NP	Obaveze Evropskog parlamenta i Saveta	
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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 negotiated procedure were received pursuant to a public procurement process before 10 June 2008 shall not be subject to the</p>			NP	Obaveze država članica Evropske unije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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> <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</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>(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>			NP	Obaveza za Evropsku komisiju	
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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>				<p>o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</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 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</p>			NU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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. Any unintended increase in revenue shall be counterbalanced by changes to the structure of the variation which must be implemented within two</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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 information in accordance with paragraph 1, the Commission shall give an opinion as to whether the obligations of Article 7e are complied with. The</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>			NP	Obaveza Evropske komisije	
7.i.1	<p>1. Member States shall not provide for discounts or reductions for any users in relation to the external-cost charge element of a toll.</p>	01.27.3.	Popusti ili sniženja ne mogu se odobriti nijednom korisniku javnog puta u pogledu elementa putarine koji se odnosi na naknadu za eksterne troškove.	PU		Primena ove odredbe otpočetice danom pristupanja Republike Srbije

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		01.123.	Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije“, a član 27. stav 3. i član 29. stav 1. ovog zakona počinju da se primenjuju danom pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.			Evropskoj uniji
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	Bliže kriterijume za utvrđivanje visine naknade za upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta, uslove popusta ili sniženja infrastrukturne naknade, izgled i sadržinu računa koji se izdaje korisniku javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta za ukupan iznos naplaćene putarine, propisuje Ministarstvo.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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			NP	Data je mogućnost državi da prenese odredbu, bez obaveze	(Opciona obligacija)
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 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	01. 28	Upravljač državnog puta dužan je da obezbedi elektronski sistem za naplatu putarine za upotrebu državnog puta, njegovog dela ili putnog objekta u skladu sa propisima koji uređuju oblast elektronskih komunikacija. Način elektronske naplate putarine propisuje Ministarstvo.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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	Upravljač državnog puta dužan je da obezbedi elektronski sistem za naplatu putarine za upotrebu državnog puta, njegovog dela ili putnog objekta u skladu sa propisima koji uređuju oblast elektronskih komunikacija. Način elektronske naplate putarine propisuje Ministar.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 Member States which introduce a system of tolls and/or user charges for infrastructure to provide appropriate compensation for those charges.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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.			NP	Opciona obligacija. Primenljivost odredbe je u vezi sa članstvom Republike Srbije u Evropskoj uniji.	
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.			NP	Opciona obligacija. Primenljivost odredbe je u vezi sa članstvom Republike Srbije u Evropskoj uniji.	
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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima	
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 Commission is informed about such cooperation and the system's subsequent operation and possible amendment. 2. The common toll system shall be subject to the			NP	Opciona obligacija Primenljivost odredbe je u vezi sa članstvom Republike Srbije u Evropskoj uniji.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	conditions set out in Articles 7 to 7k. Other Member States may join the common system.					
9.1	1. This Directive shall not prevent the non-discriminatory application by Member States of: (a) specific taxes or charges: — levied upon registration of the vehicle, or — imposed on vehicles or loads of abnormal weights or dimensions; (b) parking fees and specific urban traffic charges.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
9.1a	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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
9.2	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: (a) facilitating efficient pricing; (b) reducing road transport pollution at source; (c) mitigating the effects of road transport pollution at source; (d) improving the CO ₂ and energy performance of vehicles; (e) developing alternative infrastructure for			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>U pogledu naplate naknada utvrđenih ovim zakonom, kontrole, kamata, povraćaja, zastarelosti, kazni i ostalog što nije propisano ovim zakonom, primenjivaće se odredbe zakona kojim se uređuje poreski postupak i poreska administracija.</p>	PU		
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>			NP	Obaveza Evropske komisije	
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 exercise of implementing powers (1). 2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall</p>			NP	Obaveza Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	apply.					
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:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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. <p>The procedures set out in Articles 9e, 9f and 9g shall apply to the delegated acts referred to in this Article.</p>			NP	Obaveza Evropske komisije	
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.</p> <p>2. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and the Council.</p> <p>3. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in Articles 9f and 9g.</p>			NP	Obaveza Evropske komisije	
9.f	<p>1. The delegation of power referred to in Article 9d may be revoked by the European Parliament or by the Council.</p> <p>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 subject to revocation and possible reasons for a revocation.</p> <p>3. The decision of revocation shall put an end to the</p>			NP	Obaveza Evropske komisije i Parlamenta	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.					
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>			NP	Obaveza Evropske komisije i Parlamenta	
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			NP	Obaveza država članica Evropske unije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.					
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.			NP	Obaveza država članica Evropske unije	
10.a	<p>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)).</p> <p>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.</p> <p>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 following publication.</p>			NP	Obaveza država članica Evropske unije	
11.1	1. By 16 October 2014, and every four years thereafter, Member States which levy an external-cost charge and/or an infrastructure charge shall			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>				o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 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</p>			NP	Obaveza Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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 interoperability pursuant to Directive 2004/52/EC.</p>					
11.3	3. The report shall be accompanied, if appropriate, by a proposal to the European Parliament and the			NP	Obaveza Evropske komisije i Parlamenta	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	Council for further revision of this Directive.					
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).			NP	Obaveza Evropske komisije	
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.			NP	Obaveze države članica Evropske unije	
13.	This Directive shall enter into force on the day of its publication in the Official Journal of the European Communities.			NP	Prelazne i završne odredbe direktive	
14.	Article 14 This Directive is addressed to the Member States.			NP	Prelazne i završne odredbe direktive	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)																																																			
annexO	<p>EMISSION LIMITS</p> <p>1. 'EURO 0' vehicle</p> <table border="1" data-bbox="324 368 862 427"> <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="324 459 817 547"> <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="324 655 817 791"> <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). (‡) 0,13 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			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.																																																				

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)																																																																																
	<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> <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>	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 style="text-align: center;">VEHICLE COMBINATIONS (ARTICULATED VEHICLES AND ROAD TRAINS)</p> <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)	b)	b1)	v)	g)	d)																																																																																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="309 320 573 363">Number of axles and maximum permissible gross laden weight (in tonnes)</th> <th colspan="2" data-bbox="573 320 808 363">Minimum rate of tax (in euro/year)</th> </tr> <tr> <th data-bbox="309 363 443 406">Not less than</th> <th data-bbox="443 363 573 406">Less than</th> <th data-bbox="573 363 703 406">Driving axle(s) with air suspension or recognised equivalent (*)</th> <th data-bbox="703 363 808 406">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 506 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			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.																																																																							
	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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
annexIII.1	1. Definition of the network and of vehicles covered			NU	Potpuno usaglašavanje propisa	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</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>NU</p>	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)																							
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			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.			NP	Pojašnjenje sadržaja Aneksa Direktive																								
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			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona																								

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>				o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
annex.III. a.2	<p>2. The vehicles, roads and time period covered</p> <p>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)').</p> <p>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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>			NU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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:</p> $\text{NCV}_j (\text{daily}) = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$ $\text{NCV}_j (\text{day}) = a \times \text{NCV}_j$ $\text{NCV}_j (\text{night}) = b \times \text{NCV}_j$ <p>where:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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). 					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)																																		
annex.III. b	This Annex sets out the parameters to be used to calculate the maximum weighted average external-cost charge.			NP	Pojašnjenje sadržaja Aneksa Direktive																																			
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="315 467 817 943"> <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			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.																																			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)									
	<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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.										

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)																																																																																																																																		
	<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></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>27</td> <td>29</td> <td rowspan="3">II</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> </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						27	29	II			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																																																																																																																																							
		27	29	II																																																																																																																																				
		29	31																																																																																																																																					
		31	32																																																																																																																																					
29	31																																																																																																																																							
31	32																																																																																																																																							

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)	
	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	III		
	36	38					
	2 + 3 axles						
	36	38	36	38	II		
	38	40					
			38	40	III		
	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						
		38	40	II			
40	44	40	44				

1. Naziv propisa Evropske unije : 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 Direktiva 2004/52/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 29. aprila 2004. godine o interoperabilnosti sistema elektronske naplate putarine		2. „CELEX” oznaka propisa Evropske unije 32004L0052 32009R0219				
3. Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture		4. Datum izrade tabele: 1. mart 2018. godine				
5. Naziv propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: Predlog zakona o putevima Draft Law on roads		6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2017-550				
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa Evropske unije:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa Evropske unije	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost ²	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
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	Upravljač državnog puta dužan je da obezbedi elektronski sistem za naplatu putarine za upotrebu državnog puta, njegovog dela ili putnog objekta u skladu sa propisima koji uređuju oblast elektronskih komunikacija.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima	

² Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima	
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	Upravljač državnog puta dužan je da pristupi sistemu Evropske elektronske naplate putarine. Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a. Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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	Način elektronske naplate putarine propisuje Ministarstvo. Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta .	DU	Podzakonskim aktom biće definisane tehnologije koje će se koristiti u sistemu elektronske naplate putarine u Republici Srbiji.	
2.2	2. The European electronic toll service shall be brought into service pursuant to Article 3(1).			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.				izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
2.3	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.			NP	Opcione obligacije	
2.4	4. Without prejudice to paragraph 1, on-board equipment may also be suitable for other technologies, on condition that this does not lead to an additional burden for users or create			NP	Opcione obligacije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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	Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta .	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.	Upravljač državnog puta dužan je da podatke o ličnosti korisnika državnog puta, za potrebe naplate putarine, elektronske naplate putarine i EENP, prikuplja, obrađuje i koristi u skladu s propisima o zaštiti podataka o ličnosti i propisima o zaštiti podataka i sigurnosti u elektronskim komunikacijama. Upravljač državnog puta za potrebe naplate putarine i elektronske naplate putarine koristi sledeće podatke o ličnosti : video zapis vozila i registarskih oznaka vozila. Za potrebe izdavanja odobrenja iz člana 26.ovog zakona, upravljač državnog puta koristi sledeće podatke o ličnosti podnosioca zahteva : ime i prezime, jedinstveni matični broj građana, broj lične karte, fotografiju, adresu, marku i	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>regstarsku oznaku vozila, ime i prezime vlasnika vozila.</p> <p>Podaci iz stava 1. ovog člana čuvaju se šest meseci, a najduže godinu dana od dana nastanka, odnosno do okončanja sudskog postupka ukoliko se video zapis koristi kao dokazni materijal.</p> <p>Podaci iz stava 2. ovog člana čuvaju se najduže godinu dana od prestanka korišćenja izdatog odobrenja.</p> <p>Upravljač državnog puta za potrebe ENP u svrhu sklapanja ugovora o kupoprodaji uređaja za ENP obrađuje sledeće podatke o ličnosti : ime i prezime, jedinstveni matični broj građana, broj lične karte, adresu, marku i registarsku oznaku vozila.</p> <p>Podaci iz stava 5. ovog člana čuvaju se najduže godinu dana od dana isteka ugovora.</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. 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.</p>	01. 29.1-2	<p>Upravljač državnog puta dužan je da pristupi sistemu Evropske elektronske naplate putarine. Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.</p>	DU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	
3.2	2. The European electronic toll service shall be	01.	Naknade za upotrebu javnih puteva ne mogu da se	DU	Potpuno usaglašavanje propisa	Odredba u Zakonu

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.	21.1-2	određuju na način na koji bi se diskriminirali korisnici javnih puteva prema nacionalnosti, državnoj pripadnosti odnosno poslovnom sedištu, registraciji vozila, mestu polaska odnosno odredištu. Propisivanje naknada, utvrđenih ovim zakonom, koje se odnose na domaće i strane prevoznike, odnosno ostale učesnike u saobraćaju ne sme da sadrži diskriminatorne odredbe.		sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima	o putevima je opšteg tipa i odnosi se na naknade za upotrebu javnih puteva.
3.3	3. The system shall allow intermodality to develop without creating disadvantages for other modes of transport.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima	
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	Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
4.1	Features of the European electronic toll service 1. The European electronic toll service shall be based on the items listed in the Annex to this Directive.			NP	Odredba se odnosi na obaveze odbora za Evropsku elektronsku naplatu putarine	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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).			NP	Odredba se odnosi na obaveze odbora za Evropsku elektronsku naplatu putarine	
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.			NP	Odredba se odnosi na obaveze odbora za Evropsku elektronsku naplatu putarine	
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.			NP	Obaveze Evropske komisije	
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).			NP	Obaveze Evropske komisije	
4.7	7. The Commission shall ask the relevant 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			NP	Obaveze Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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).			NP	Odredba se odnosi na obaveze odbora za Evropsku elektronsku naplatu putarine	
5.	Committee procedure 1. The Commission shall be assisted by an Electronic Toll Committee. 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.			NP	Obaveze Evropske komisije	
6.	Implementation 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 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			NP	Prelazne i završne odredbe Direktive	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.			NP	Prelazne i završne odredbe Direktive	
8.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.			NP	Prelazne i završne odredbe Direktive	
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 to customers; when establishing such operational procedures, the existing procedures in the Member States shall be taken into account; (b) functional specifications of the service: description of the functions of onboard equipment and ground-based equipment;			NP	Odredba se odnosi na obaveze odbora za Evropsku elektronsku naplatu putarine	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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 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</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>					

1. Naziv propisa Evropske unije : 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 Direktiva 2004/54/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 29.aprila 2004. godine o minimalnim bezbednosnim zahtevima za tunele u okviru Trans-evropske putne mreže		2. „CELEX” oznaka propisa Evropske unije 32004L0054 32009R0596				
3. Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture		4. Datum izrade tabele: 1. mart 2018. godine				
5. Naziv propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: 1. Predlog zakona o putevima Draft Law on roads 2. Pravilnik o osnovnim uslovima koje tunel na javnom putu mora da ispunjava sa gledišta bezbednosti saobraćaja i podobnosti puta za odvijanje saobraćaja („Službeni glasnik RS”, broj 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)		6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2017-550				
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa Evropske unije:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa Evropske unije	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost ³	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
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	Bezbednosni zahtevi za tunele na javnom putu, čija dužina prelazi 500 metara su tehnički i eksploatacioni uslovi koje tunel mora da ispunjava radi bezbednog odvijanja saobraćaja. Bezbednosni zahtevi primenjuju se na projektovanje, izgradnju, održavanje, upotrebu tunela na putevima i na stručne službe i radnike u tunelu u cilju zaštite ljudskih života, životne sredine i tunela kao objekta.	PU	Uvodne i osnovne odredbe Direktive.	
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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.	hitne službe su sve lokalne službe, bilo da su javne, privatne ili deo zaposlenih u tunelu, koje intervenišu u slučaju opasnosti u tunelu, a naročito policija,	PU		

³ Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	including police services, fire brigades and rescue teams;	2.1.6)	vatrogasna služba i ekipe za spasavanje;			
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)	dužina tunela je dužina najduže saobraćajne trake izmerene na potpuno zatvorenom delu tunela;	PU		
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>Bezbednosni zahtevi za tunele na javnom putu, čija dužina prelazi 500 metara, su tehnički i eksploatacioni uslovi koje tunel mora da ispunjava radi bezbednog odvijanja saobraćaja.</p> <p>Bezbednosni zahtevi primenjuju se na projektovanje, izgradnju, održavanje, upotrebu tunela na putevima i na stručne službe i radnike u tunelu u cilju zaštite ljudskih života, životne sredine i tunela kao objekta.</p> <p>Ministarstvo je organ nadležan za ispunjavanje bezbednosnih zahteva za tunele u vezi sa odredbama ovog zakona.</p> <p>Ministarstvo propisuje minimalne bezbednosne zahteve koje moraju da ispunjavaju tuneli iz stava 1. ovog člana.</p>	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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>Ministarstvo je organ nadležan za ispunjavanje bezbednosnih zahteva za tunele u vezi sa odredbama ovog zakona.</p> <p>Ministarstvo propisuje minimalne bezbednosne zahteve koje moraju da ispunjavaju tuneli iz stava 1. ovog člana.</p>	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>Upravnik tunela dužan je da obezbedi izradu nezavisnih projekata mapiranja rizika, kojom se utvrđuju svi faktori koji utiču na bezbednost saobraćaja u tunelu, a naročito karakteristike saobraćajnog toka i prognozirani dnevni broj teretnih vozila.</p> <p>Projekat iz stava 1. ovog člana dostavlja se Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja, odnosno organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja. Ministarstvo propisuje način upravljanja tunelom.</p> <p>Upravnik tunela dužan je da o saobraćajnoj nezgodi u tunelu, odnosno oštećenju tunela koje utiče na bezbedno odvijanje saobraćaja, izradi izveštaj bez odlaganja, a najkasnije 30 dana od dana kada se saobraćajna nezgoda dogodila, odnosno kada je nastalo oštećenje tunela. Prilog izveštaja čini dokumentacija o izvršenom</p>	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>uviđaju.</p> <p>Izveštaj iz stava 1. ovog člana dostavlja se Ministarstvu, odnosno organu autonomne pokrajine nadležnom za poslove saobraćaja, odnosno organu jedinice lokalne samouprave nadležnom za poslove saobraćaja, kao i subjektima sistema zaštite i spasavanja, u smislu zakona kojim se uređuju vanredne situacije.</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>Upravnik tunela dužan je da imenuje savetnika za bezbednost u tunelima na javnom putu kojim upravlja.</p> <p>Savetnik iz stava 1. ovog člana je nezavistan pri donošenju svih odluka po pitanju bezbednosti u tunelu.</p> <p>Savetnik za bezbednost u tunelu dužan je da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) usklađuje delovanje sa subjektima sistema zaštite i spasavanja, u smislu zakona kojim se uređuju vanredne situacije; 2) učestvuje u pripremi planova i programa razvoja sistema zaštite i spasavanja, u smislu zakona kojim se uređuju vanredne situacije; 3) učestvuje u definisanju bezbednosnih zahteva prilikom projektovanja, izgradnje, rekonstrukcije i održavanja tunela; 4) učestvuje u sistemu zaštite i spasavanja, u smislu zakona kojim se uređuju vanredne situacije uzimajući u obzir bezbednosne zahteve u tunelu. 	DU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(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.	Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo. Inspekcijski nadzor vrši Ministarstvo preko republičkog inspektora za državne puteve. Republički inspektor za državne puteve ne može da izrađuje ili učestvuje u izradi tehničke dokumentacije i tehničkoj kontroli, tehničke dokumentacije za objekte, koji su predmet inspekcijskog nadzora, niti da vrši stručni nadzor nad izvođenjem radova na objektima koji su predmet inspekcijskog nadzora.	PU		
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.			NP	Obaveze država članica prema Evropskoj komisiji	
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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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.	Upravnik tunela iz člana 98. ovog zakona, za tunele koji su izgrađeni ili čija je izgradnja započela do dana stupanja na snagu ovog zakona, dužan je da u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona obezbedi pregled tunela i donese plan sa rokom usklađivanja tunela sa propisom iz člana 96 stav 4. ovog zakona.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 operation, then once these measures have been</p>	1.121.2.	Upravnik tunela iz člana 98. ovog zakona, za tunele koji su izgrađeni ili čija je izgradnja započela do dana stupanja na snagu ovog zakona, dužan je da u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona obezbedi pregled tunela i donese plan sa rokom usklađivanja tunela sa propisom iz člana 96 stav 4. ovog zakona.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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 tunnel safety must be adopted. The administrative</p>	01. 102.1-2	<p>Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo.</p> <p>Inspekcijski nadzor vrši Ministarstvo preko republičkog inspektora za državne puteve.</p>	DU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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 States. Where necessary, it shall make</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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 applied to other tunnels.</p>			NP	Opcione obligacije i obaveze Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.					
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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 regulatory</p>			NP	Odredba propisuje obavezu Evropske komisije.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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>			NP	Odredba propisuje obavezu Evropske komisije.	
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>			NP	Obaveza država članica prema Evropskoj komisiji.	
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>			NP	Prelazne i završne odredbe	
20.	This Directive is addressed to the Member States.			NP	Prelazne i završne odredbe	
A I 1.1.1	<p>Safety measures as referred to in Article 3</p> <p>1. Basis for deciding on safety measures</p>	02.	Mere bezbednosti su: 1) infrastrukturne mere	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.	4.1.1	2) mere koje se odnose na korišćenje tunela.			
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	Mere bezbednosti zasnovane su na sledećim osnovnim parametrima: 1) dužina tunela (dužina najduže saobraćajne trake izmerene na potpuno zatvorenom delu tunela); 2) broj tunelskih cevi; 3) broj saobraćajnih traka; 4) geometrija poprečnog preseka; 5) saobraćajna signalizacija i oprema; 6) vrsta konstrukcije; 7) jednosmerni ili dvosmerni saobraćaj; 8) saobraćajno opterećenje po tunelskoj cevi (uključujući i vremensku raspodelu); 9) rizik od zagušenja saobraćaja (dnevni ili sezonski); 10) vreme odziva hitnih službi; 11) procenat teških teretnih vozila u ukupnom saobraćaju u tunelu (izražen u procentima); 12) procentualno učešće vozila koja prevoze opasan teret i vrsta opasnog tereta; 13) građevinske i saobraćajne karakteristike pristupnih puteva; 14) širina saobraćajne trake; 15) brzina kretanja vozila; 16) geografsko okruženje i meteorološki uslovi.	PU		
a.I 1.1.3	1.1.3. Where a tunnel has a special characteristic as regards the aforementioned parameters, a risk 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.	2.5.1-3	Analizom rizika procenjuju se kritična stanja koja mogu da se jave prilikom projektovanja novog, odnosno rekonstrukcije postojećeg tunela u slučaju kada bilo koji element tunela odstupa od vrednosti parametara utvrđenih ovim pravilnikom. Analizom rizika određuju se dodatne mere	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>		<p>bezbednosti koje se preduzimaju radi povećanja bezbednosti, odnosno smanjenja rizika u datom tunelu (smanjenje evakuacionog puta, smanjenje udaljenosti poprečnih puteva za hitne službe, povećanje otpornosti na požar građevinskih konstrukcija i opreme, pozicioniranje vatrogasne službe s definisanjem specijalne opreme, dodatna saobraćajna signalizacija, integralno upravljanje bezbedonosnim sistemima u nezgodama i sl.). Analiza rizika je deo dokumentacije u postupcima za dobijanje građevinske i upotrebne dozvole za tunel.</p>			
<p>a.I 1.2</p>	<p>1.2. Minimum requirements 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. Member States or the administrative authority shall send to the Commission information on the following: — 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 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>NU</p>	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>					
<p>a.I 1.2.2.</p>	<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>			<p>NU</p>	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	
<p>a.I 1.3.1</p>	<p>1.3. Traffic volume 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>	<p>02. 2.1.4)</p>	<p>saobraćajno opterećenje je prosečan godišnji dnevni saobraćaj (PGDS) kroz tunel po saobraćajnoj traci na dan, računajući svako motorno vozilo kao jednu jedinicu;</p>	<p>PU</p>		
<p>a.I 1.3.2</p>	<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 additional risk will be assessed and taken into account by increasing the traffic volume of the tunnel for the application of the following paragraphs.</p>	<p>02.7.</p>	<p>U slučaju da broj teretnih vozila, čija ukupna masa prelazi 3,5 tone, prelazi 15% prosečnog godišnjeg dnevnog saobraćaja ili kada prosečan sezonski dnevni saobraćaj prelazi prosečni godišnji dnevni saobraćaj za više od 50% sprovodi se analiza rizika u skladu sa članom 5. ovog pravilnika.</p>	<p>PU</p>		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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>Infrastrukturne mere</p> <p>Za tunele, kod kojih će očekivano saobraćajno opterećenje biti veće od 10.000 vozila po saobraćajnoj traci na dan u periodu od 15 godina, planira se izgradnja dve tunelske cevi s jednosmernim saobraćajem.</p> <p>Broj saobraćajnih traka, osim zaustavne trake, mora u tunelu i van tunela biti isti.</p> <p>Izmena broja traka vrši se na udaljenosti od portala tunela, koja mora biti najmanje jednaka rastojanju koje vozilo koje se kreće najvećom dozvoljenom brzinom pređe za 10 sekundi.</p> <p>U slučaju da geografski uslovi ne omogućavaju izmenu broja traka u skladu sa stavom 3. ovog člana, preduzimaju se dodatne i/ili pojačane mere radi povećanja bezbednosti saobraćaja.</p> <p>Ulazni prostor tunela oblikuje se na način da onemogući nalet vozila na portal tunela.</p> <p>Širina saobraćajnih traka u tunelu mora biti ista kao i širina saobraćajnih traka na delu puta ispred i iza tunela.</p>	PU		Dodati su strožiji uslovi koji se odnose oblik ulaza u tunel i na širinu saobraćajnih traka
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> <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 %,</p>	02.9.	<p>Geometrija tunela</p> <p>U novim tunelima nije dozvoljen uzdužni nagib veći od 5%, osim ako zbog geografskih uslova nije moguće drugo rešenje.</p> <p>U tunelima s uzdužnim nagibom većim od 3%, na osnovu analize rizika preduzimaju se dodatne i/ili pojačane mere da bi se povećala bezbednost saobraćaja.</p> <p>Ako je širina trake za spora vozila manja od 3,5 m, a dozvoljen je saobraćaj teškim teretnim vozilima, na osnovu analize rizika preduzimaju se dodatne</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	additional and/or reinforced measures shall be taken to enhance safety on the basis of a risk analysis. 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.		i/ili pojačane mere.			
a.I 2.3.1-2.	2.3. Escape routes and emergency exits 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. 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.	02. 10.1-3.	Staze i izlazi za slučaj opasnosti U novim tunelima koji nemaju zaustavnu traku, obezbeđuju se staze za slučajevne opasnosti koje se koriste u slučaju kvara ili nezgode. Odredba stava 1. ovog člana ne primenjuje se ako konstruktivne karakteristike tunela to ne dopuštaju, ili ako dopuštaju samo uz nesrazmerne troškove, a tunel je namenjen odvijanju jednosmernog saobraćaja i opremljen sistemom stalnog video nadzora i sistemom za zatvaranje traka. U postojećim tunelima koji nemaju zaustavnu traku i staze za slučajevne opasnosti, na osnovu analize rizika, preduzimaju se dodatne i/ili pojačane mere radi povećanja bezbednosti saobraćaja.	PU		
a.I 2.3.3-6	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. Examples of such emergency exits are: — direct exits from the tunnel to the outside, — cross-connections between tunnel tubes, — exits to an emergency gallery, — shelters with an escape route separate from the tunnel tube. 2.3.4. Shelters without an exit leading to escape routes to the open shall not be built. 2.3.5. Emergency exits shall be provided if an analysis of relevant risks, including how far and	02. 10.4-6.	Izlazima za slučaj opasnosti smatraju se izlazi koji korisnicima moraju omogućiti napuštanje tunela bez vozila i odlazak na sigurno mesto u slučaju požara ili nezgode, kao i pristup tunelu pešice za hitne službe, a naročito: 1) direktni izlazi iz tunela u spoljašnji prostor; 2) poprečni prolazi između tunelskih cevi; 3) izlazi na galeriju za slučaj opasnosti; 4) poprečni izlazi u servisnu cev; 5) skloništa s izlaznim putem na bezbedan prostor koji je odvojen od tunelske cevi. Izlazi za slučaj opasnosti izvode se i ako analiza rizika, uključujući i parametar o razdaljini i brzini širenja dima u tunelu, pokazuje da ventilacija i druge sigurnosne mere nisu dovoljna garancija za	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>bezbednost korisnika tunela.</p> <p>U novim tunelima izvode se izlazi za slučaj opasnosti, ako je saobraćajno opterećenje veće od 2.000 vozila po saobraćajnoj traci na dan.</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>U postojećim tunelima čija je dužina veća od 1.000 m, a saobraćajno opterećenje veće od 2.000 vozila po saobraćajnoj traci na dan, analizom rizika ocenjuju se izvodljivost i efekti izgradnje novih izlaza u slučaju opasnosti.</p> <p>Udaljenost između dva izlaza za slučaj opasnosti ne može biti veća od 500 m.</p> <p>Radi sprečavanja prodora dima i toplote u evakuacione puteve iza izlaza u slučaju opasnosti, koriste se građevinske konstrukcije otporne na požar, uključujući i vrata otporna na požar, iste otpornosti na požar kao i konstrukcija tunela.</p> <p>Skloništa se grade s izlazima za evakuaciju prema otvorenom prostoru.</p>	<p>PU</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 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>	<p>02.</p> <p>11.1-2.</p>	<p>U tunelu s dve tunelske cevi ili sa servisnom tunelskom cevi, izvode se poprečne veze pogodne za prolazak vozila hitnih službi i evakuaciju korisnika tunela, na razmacima ne većim od 1.500 m koje se zatvaraju građevinskim konstrukcijama, uključujući i vrata otporna na požar, iste otpornosti na požar kao i konstrukcija tunela.</p> <p>Uvek kada je to geografski moguće, izvan tunela sa dve ili više tunelskih cevi omogućuje se prolaz kroz razdelnu ogradu (razdelni pojas) da bi se službama za hitne intervencije obezbedio prilaz svakoj tunelskoj cevi.</p>	<p>PU</p>		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
a.I 2.5	<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>	02. 12.	<p>Zaustavne površine</p> <p>U novom tunelu sa dvosmernim tokom saobraćaja dužine veće od 1.500 m i saobraćajnog opterećenja većeg od 2.000 vozila po saobraćajnoj traci na dan, izvode se zaustavne površine na međusobnoj udaljenosti od najviše 1.000 m u slučaju kada ne postoji zaustavna traka.</p> <p>U postojećem tunelu sa dvosmernim tokom saobraćaja dužine veće od 1.500 m i saobraćajnog opterećenja većeg od 2.000 vozila po saobraćajnoj traci na dan, u kojima nema zaustavnih traka, mora se oceniti izvodljivost i efikasnost primene zaustavnih površina.</p> <p>Zaustavne površine se ne izvode ako su ispunjeni sledeći uslovi:</p> <p>1) kada konstruktivne karakteristike tunela ne dozvoljavaju, ili dozvoljavaju uz nesrazmerne troškove;</p> <p>2) ako je ukupna širina dela tunela u koji vozila imaju pristup, ne računajući uzdignute delove i normalne saobraćajne trake, jednaka najmanje širini jedne normalne saobraćajne trake.</p> <p>Na početku zaustavne površine, u smeru vožnje, izvode se stanice za slučaj opasnosti.</p>	PU		
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</p>	02. 13.	<p>Odvođenje tečnosti</p> <p>U slučaju da je u tunelu dozvoljen transport opasnog tereta, sistem odvođenja tečnosti sa kolovoza mora da obezbedi odvođenje zapaljivih i otrovnih tečnosti sa kolovoza i da onemogući širenje požara, otrovnih i drugih gasova i dima kroz odvodne cevi unutar tunelske cevi i između dve tunelske cevi. Razlivene zapaljive i otrovne tečnosti sakupljaju se u posebno izgrađenim separatorima, gde se odvajaju od ostalih voda.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.		Ako se u postojećim tunelima ne mogu sprovesti mere iz stava 1. ovoga člana, analizom rizika će se proceniti da li je transport opasnog tereta u tim tunelima dozvoljen.			
a.I 2.7	2.7. Fire resistance of structures 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.	02. 14.	Otpornost tunelske konstrukcije na požar Konstrukcija tunela (obloga) mora da ima otpornost na požar u skladu sa propisima kojima se uređuje zaštita od požara.	PU		
a.I 2.8	2.8. Lighting 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. 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. 2.8.3. Evacuation lighting, such as evacuation 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.	02. 15.	Rasveta Rasveta se izvodi na način da omogući odgovarajuću vidljivost danju i noću u ulazno/izlaznim zonama tunela, kao i u njihovoj unutrašnjosti. U slučaju kvara napajanja električnom energijom, izvodi se sigurnosna rasveta, kojom se omogućava minimalna vidljivost korisnicima dok ulaze, odnosno napuštaju tunel u vozilima. Rasveta za evakuaciju lica iz tunela postavlja se na visini od najviše 1,5 m tako da obezbeđuje dovoljnu vidljivost.			
a.I 2.9	2.9. Ventilation 2.9.1. The design, construction and operation of the ventilation system shall take into account: — 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,	02. 16.	Ventilacija Mehanički sistem ventilacije postavlja se u tunelu dužem od 1.000 m sa saobraćajnim opterećenjem većim od 2.000 vozila po saobraćajnoj traci na dan. U tunelu s dvosmernim i/ili zagušenim jednosmernim saobraćajem dozvoljena je uzdužna ventilacija samo ako analiza rizika pokaže da je ona prihvatljiva i/ili ako su preduzete posebne mere, kao	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>— the control of heat and smoke in the event of a fire.</p> <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 centre and transverse and/or semi-transverse ventilation, the following minimum measures shall be taken as regards ventilation:</p> <p>— air and smoke extraction dampers shall be installed which can be operated separately or in groups,</p> <p>— the longitudinal air velocity shall be monitored constantly and the steering process of the ventilation system (dampers, fans, etc.) adjusted accordingly.</p>		<p>što je odgovarajuće upravljanje saobraćajem, kraći razmaci između izlaza za slučaj opasnosti, odvod dima u pojedinim deonicama tunela i dr.</p> <p>Poprečni ili polupoprečni sistem ventilacije koji odvodi dim u slučaju požara, koristi se u tunelu u kojem je potreban mehanički sistem ventilacije, uz uslov da je analizom rizika iz stava 2. ovog člana dokazana neprihvatljivost uzdužne ventilacije.</p> <p>Za tunel duži od 3.000 m, s dvosmernim saobraćajem i saobraćajnim opterećenjem većim od 2.000 vozila po saobraćajnoj traci na dan, koji ima kontrolni centar i poprečnu i/ili polupoprečnu ventilaciju, u pogledu ventilacije preduzimaju se sledeće mere:</p> <p>1) postavljaju se žaluzine za odvod vazduha i dima iz tunela koje se mogu automatski aktivirati pojedinačno ili grupno;</p> <p>2) stalno se prati uzdužna brzina vazduha i, u skladu s njom, podešava se ventilacioni sistem (odvodne žaluzine, ventilatori i sl.).</p>			
a.I.	<p>2.10. Emergency stations</p> <p>2.10.1. Emergency stations are intended to provide</p>	02.	<p>Stanice za slučaj opasnosti</p> <p>Ako je stanica za slučaj opasnosti odvojena vratima</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
2.10.1	various items of safety equipment, in particular emergency telephones and extinguishers, but are not intended to protect road users from the effects of fire.	17.3	od tunela, na uočljivom mestu stanice za slučaj opasnosti postavlja se tabla s natpisom na više jezika, a naročito na srpskom, engleskom, nemačkom i francuskom, koja upozorava korisnike da prostor ne obezbeđuje zaštitu od požara, i koji glasi: "OVO PODRUČJE NE PRUŽA ZAŠTITU OD POŽARA Sledite saobraćajne znakove za izlaz u slučaju opasnosti".			
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	Stanice za slučaj opasnosti sadrže najmanje jedan telefon za slučaj opasnosti i dva protiv-požarna aparata.	PU		
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	Stanice za slučaj opasnosti izvode se kao kutije ili udubljenja u bočnom zidu, a smeštaju se blizu portala tunela sa spoljašnje strane i unutar tunela, na međusobnoj udaljenosti koja kod novih tunela ne može biti veća od 150 m, a u postojećim tunelima ne veća od 250 m.	PU		
a.I 2.11	2.11. Water supply A water supply shall be provided for all tunnels. Hydrants shall be provided near the portals and 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.	02. 18.	Snabdevanje vodom Svi tuneli moraju da budu snabdeveni dovoljnom količinom vode putem hidranta ili na drugi odgovarajući način. Hidranti se postavljaju blizu ulaza u tunel i unutar tunela, na međusobnoj udaljenosti najviše do 250 metara.	PU		
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	Stanica za slučaj opasnosti označava se znakom obaveštenja kojim se ističe oprema iz člana 17. stav 2. ovog pravilnika koja je dostupna korisnicima puta. Izgled znakova iz stava 1. ovog člana dat je u Prilogu 2. – Saobraćajni znakovi kojima se ističe oprema za stanice za slučaj opasnosti, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			Izgled znakova za označavanje zaustavnih površina dat je u Prilogu 3. – Saobraćajni znakovi za označavanje zaustavnih površina, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.			
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.	Kontrolni centar U tunelu dužine veće od 3.000 m sa saobraćajnim opterećenjem većim od 2.000 vozila po saobraćajnoj traci na dan obezbeđuje se kontrolni centar. Jedan kontrolni centar može da obavlja nadzor nad više tunela.	PU		
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 automatic operation of ventilation for the control of pollutants.	02. 20.	Sistem praćenja U tunelu koji ima kontrolni centar, postavljaju se video sistemi za praćenje i sistemi za automatsko otkrivanje saobraćajnih nezgoda. U tunelu koji nema kontrolni centar, a kod kojeg je rad mehaničke ventilacije za kontrolu dima različit od automatskog rada ventilacije za kontrolu zagađivača, postavljaju se automatski sistemi za otkrivanje požara.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
a.I 2.15	2.15. Tunnel-closing equipment 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. 2.15.2. Inside all tunnels longer than 3 000 metres, with a control centre and a traffic volume higher	02. 21.	Oprema za zatvaranje tunela Ispred ulaza u tunel dužine veće od 1.000 m postavlja se uređaj za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova (semafor) tako da se tunel može zatvoriti u slučaju opasnosti. Ispred ulaza u tunel može se postaviti i dodatna oprema za zatvaranje tunela, kao što su saobraćajni znakovi sa izmenljivim sadržajem poruka i branici. Tunel duži od 3.000 m koji ima kontrolni centar i saobraćajno opterećenje veće od 2.000 vozila po	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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>saobraćajnoj traci na dan, mora da ima opremu za zaustavljanje vozila u slučaju opasnosti na razmacima ne većim od 1.000 m.</p> <p>Opremu za zaustavljanje vozila u slučaju opasnosti čine uređaji za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova i dodatna sredstva kao što su zvučnici, znakovi sa izmenljivim sadržajem poruka i branici.</p>			
<p>a.I</p> <p>2.16</p>	<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> <p>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.</p>	<p>02.</p> <p>22.</p>	<p>Komunikacioni sistemi</p> <p>U tunelu dužine veće od 1.000 m i saobraćajnim opterećenjem većim od 2.000 vozila po saobraćajnoj traci na dan, ugrađuje se oprema za dvosmernu radio-komunikaciju koju koriste službe za hitne intervencije.</p> <p>U tunelu koji ima kontrolni centar mora da postoji mogućnost prekida radio emitovanja kanala namenjenih korisnicima tunela, radi saopštavanja hitnih obaveštenja.</p> <p>Evakuacioni putevi i ostala mesta u tunelu na kojima korisnici tunela čekaju evakuaciju na otvoren prostor, opremaju se zvučnicima radi davanja informacija.</p>	<p>PU</p>		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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.	Snabdevanje električnom energijom i električna kola Instalacije za napajanje tunela električnom energijom iz elektrodistributivne mreže moraju da budu izgrađene na takav način da u slučaju opasnosti omoguće rad bezbednosne opreme tunela potrebne za uspešnu evakuaciju i zatvaranje tunela. Električna, merna, regulaciona i kontrolna kola projektuju se tako da kvar na električnoj mreži i kvar zbog požara ne utiču na neoštećena električna kola.	PU		
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.	Otpornost opreme na požar Nivo otpornosti celokupne tunelske opreme na požar mora da bude u skladu sa otpornošću građevinske konstrukcije tunela na požar, uzimajući u obzir tehnološke mogućnosti, a u cilju uspostavljanja potrebnih bezbednosnih funkcija u slučaju požara.	PU		
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.	Infrastrukturne mere iz stava 1. ovog člana date su u Prilogu 1. - Infrastrukturne mere koje se odnose na tunele, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.	PU		
a.I 3.1	3. Measures concerning operations 3.1. Operating means Tunnel operation shall be organised and dispose of 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.	02. 25.1.	Mere koje se odnose na korišćenje tunela Korišćenje tunela se organizuje na način koji obezbeđuje neprekidno i bezbedno odvijanje saobraćaja kroz tunel. Lica koja rade u tunelu, uključujući i pripadnike hitnih službi, stalno se osposobljavaju za obavljanje svojih poslova.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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.	Plan hitnih intervencija izrađuje se za sve tunele. U tunelu koji počinje ili se završava izvan teritorije Republike Srbije, izrađuje se jedan plan hitnih intervencija za obe države.	PU		
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.	Potpuno ili delimično zatvaranje saobraćajnih traka zbog planiranih građevinskih radova ili radova na redovnom održavanju uvek počinje izvan tunela, pri čemu se koristi saobraćajna signalizacija i oprema u skladu sa propisom kojim se uređuje saobraćajna signalizacija.	PU		
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	U slučaju opasnosti u tunelu sve tunelske cevi se odmah zatvaraju za saobraćaj. Zatvaranje iz stava 4. ovog člana je potrebno izvršiti aktiviranjem opreme ispred portala tunela, kao i znakova sa izmenljivim sadržajem poruka, uređaja za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova i branika u tunelu, tako da se saobraćaj u tunelu i izvan njega što brže zaustavi.	PU		
a.I 3.4	The access time for emergency services in the event of an incident in a tunnel shall be as short as 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.	02. 25.2.	Vreme pristupa hitnih službi u slučaju opasnosti u tunelu mora biti što kraće i mora biti mereno za vreme periodičnih vežbi i konkretnih opasnosti. Za dvosmerne tunele sa velikim saobraćajnim opterećenjem, analizom rizika se utvrđuje da li će hitne službe biti smeštene u blizini tunela ili na oba kraja tunela.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.	U slučaju zatvaranja tunela korisnici tunela moraju da budu obavešteni, putem dostupnih sredstava za obaveštavanje o optimalnim alternativnim pravcima. Alternativni pravci su deo plana hitnih intervencija u slučaju zatvaranja tunela.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 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	02.27.	Transport opasnog tereta u tunelu Pri transportu opasnog tereta kroz tunel primenjuju se propisi kojima se uređuje transport opasnog tereta i preduzimaju se sledeće mere: 1) izrada analize rizika pre definisanja uslova i načina transporta opasnih tereta kroz tunele; 2) postavljanje odgovarajućih saobraćajnih znakova na ulazima u tunel, odnosno pre tunela na dovoljnoj udaljenosti, kako bi se vozačima omogućio izbor alternativnih pravaca; 3) utvrđivanje posebnih operativnih mera čija je svrha smanjenje rizika prilikom transporta opasnog tereta u tunelu.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.					
a.I 3.8	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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
a.I 3.9.1-2	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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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.	Bezbedno rastojanje između vozila U slučaju zaustavljanja saobraćaja u tunelu, bezbedno rastojanje između vozila je najmanje 5 m, osim ako to nije moguće zbog hitnog zaustavljanja.	PU		
a.I.4	4. Information campaigns Information campaigns regarding safety in tunnels shall be regularly organised and implemented in			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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.</p> <p>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).</p>				o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
Annex II 1.	<p>Approval of the design, safety documentation, commissioning of a tunnel, modifications and periodic exercises</p> <p>1. Approval of the design</p> <p>1.1. The provisions of this Directive shall be applied from the preliminary design stage onward.</p> <p>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 Inspection Entity when available.</p> <p>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.</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
a.II. 2.1-3.	<p>2. Safety documentation</p> <p>2.1. The Tunnel Manager shall compile safety documentation for each tunnel and keep it</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>permanently up-to-date. He shall provide a copy of the safety documentation to the Safety Officer.</p> <p>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.</p> <p>2.3. In particular, the safety documentation for a tunnel at the design stage shall include:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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, – an opinion on safety from an expert or organisation specialising in this field, which could be the Inspection Entity. 				o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
a.II. 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 			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>by the Tunnel Manager to ensure operation and maintenance of the tunnel,</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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. 				akata.	
a.II.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 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</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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.II.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>			NU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	
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, 			NU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>– should prevent any damage to the tunnel, – may also, in part, be conducted as table top or computer simulation exercises for complementary results.</p> <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>					
a.III.1	<p>Signing for tunnels 1. General requirements 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. In order to facilitate international understanding of signs, the system of signs and signals prescribed in 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</p>	02. 29.1-2.	<p>Saobraćajna signalizacija Saobraćajna signalizacija i oprema za tunel, kao i način postavljanja mora da bude u skladu sa propisom kojim se uređuje saobraćajna signalizacija. Svi saobraćajni znakovi i oprema koji kao izvor napajanja koriste električnu energiju, moraju da budu spojeni na rezervni izvor napajanja (UPS).</p>	PU		<p>Republika Srbija je ratifikovala Konvenciju o saobraćajnoj signalizaciji.</p> <p>Takođe Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji su propisani određeni znakovi i grafičkim simbolom</p>

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	symbols may be modified, provided that the modifications made shall not alter their essential intent.					
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.	Saobraćajnim znakovima u tunelu označavaju se: 1) zaustavne površine; 2) izlazi za slučaj opasnosti (koristi se isti znak za sve vrste izlaza u slučaju opasnosti); 3) staze za slučaj opasnosti; 4) stanice za slučaj opasnosti (koriste se znakovi kojima se označava postojanje telefona za slučaj opasnosti i vatrogasnih aparata).	PU		
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.	Saobraćajni znakovi koji označavaju udaljenost izlaza u slučaju opasnosti (III-86) i (III-86.1) postavljaju se na bočnim zidovima tunela na rastojanju do 25 m i visini od 1 do 1,5 m iznad nivoa trase puta za izlaz u slučaju opasnosti, a označavaju smer u kome se nalazi izlaz za slučaj opasnosti i udaljenost do njega.	PU		
a.III. 1.2-3	1.2. Radio: In tunnels where users can receive information via 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.	02. 29.4.	Na ulazu u tunel u kojem korisnici primaju obaveštenja putem radio prijemnika postavljaju se saobraćajni znakovi koji govore o odgovarajućem načinu primanja obaveštenja.	PU		
a.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	02.	Na svakom ulazu u tunel postavlja se saobraćajni znak koji označava naziv i dužinu tunela. U tunelu dužine veće od 3.000 m, preostala dužina	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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.</p> <p>2.1. Tunnel sign</p> <p>The following sign shall be put at each entrance of the tunnel: Sign E11A for Road Tunnels of the Vienna Convention;</p> <p>The length shall be included either in the lower part of the panel or on a additional panel H2.</p> <p>For tunnels over 3 000 metres, the remaining length of the tunnel shall be indicated every 1 000 m.</p> <p>The name of the tunnel may also be indicated.</p>	29.5-6	tunela označava se na svakih 1.000 m.			
a.III 2.2	<p>2.2. Horizontal signing</p> <p>Horizontal delineation should be used at the roadside edge.</p> <p>In the case of bi-directional tunnels, clearly visible means should be used along the median line (single or twin) separating the two directions.</p>	02. 30.	<p>Oznake na kolovozu</p> <p>U tunelu sa dvosmernim saobraćajem, vidljivost središnje linije koja razdvaja saobraćajne trake mora da bude pojačana tehničkim sredstvima za poboljšanje vidljivosti (markeri, prizme i sl.).</p>	PU		
a.III 2.3	<p>2.3. Signs and panels for signing of facilities</p> <p>Emergency stations</p> <p>Emergency stations shall bear informative signs, which shall be F signs according to the Vienna Convention and indicate the equipment available to road users, such as:</p> <p>Emergency telephone</p> <p>Extinguisher</p>	02. 31.	<p>Označavanje stanice za slučaj opasnosti</p> <p>Stanica za slučaj opasnosti označava se znakom obaveštenja kojim se ističe oprema iz člana 17. stav 2. ovog pravilnika koja je dostupna korisnicima puta.</p> <p>Izgled znakova iz stava 1. ovog člana dat je u Prilogu 2. - Saobraćajni znakovi kojima se ističe oprema za stanice za slučaj opasnosti, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.</p>	PU		
a.III 2.3	In emergency stations which are separated from the tunnel by a door, a clearly legible text, written in appropriate languages, shall indicate that the	02. 17.3.	Ako je stanica za slučaj opasnosti odvojena vratima od tunela, na uočljivom mestu stanice za slučaj opasnosti postavlja se tabla s natpisom na više	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	emergency station does not ensure protection in case of fire. An example is given below: 'THIS AREA DOES NOT PROVIDE PROTECTION FROM FIRE Follow signs to emergency exits'		jezika, a naročito na srpskom, engleskom, nemačkom i francuskom, koja upozorava korisnike da prostor ne obezbeđuje zaštitu od požara, i koji glasi: "OVO PODRUČJE NE PRUŽA ZAŠTITU OD POŽARA Sledite saobraćajne znakove za izlaz u slučaju opasnosti".			
a.III.2.3	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.	02. 32.1.	Zaustavne površine Izgled znakova za označavanje zaustavnih površina dat je u Prilogu 3. - Saobraćajni znakovi za označavanje zaustavnih površina, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.	PU		
a.III.2.3	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.	02. 33.	Izlazi u slučaju opasnosti Saobraćajni znakovi koji označavaju izlaz u slučaju opasnosti (III-85) i (III-85.1) izvode se sa sopstvenim izvorom svetlosti, a postavljaju se na bočne zidove neposredno kod vrata izlaza za slučaj opasnosti i to najmanje 2 m iznad visine pešačkog hodnika. Saobraćajni znakovi koji označavaju udaljenost izlaza u slučaju opasnosti (III-86) i (III-86.1) postavljaju se na bočnim zidovima tunela na rastojanju do 25 m i visini od 1 do 1,5 m iznad nivoa trase puta za izlaz u slučaju opasnosti, a označavaju smer u kome se nalazi izlaz za slučaj opasnosti i udaljenost do njega.	PU		
a.III.2.3	Lane signals These signs can be circular or rectangular Variable message signing Any variable message signs shall have clear indications to inform tunnel users of congestion,	02. 34-35.	Oznake voznih traka Semafori za regulisanje kretanja vozila po saobraćajnim trakama postavljaju se iznad osa voznih traka na ulazu u tunel. Znakovi sa izmenljivim sadržajem poruka Znakovi sa izmenljivom sadržinom poruka moraju imati jasna značenja kojima se korisnici tunela obaveštavaju o zagušenju saobraćaja, kvaru,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	breakdown, accident, fire or any other hazards.		nezgodi, požaru ili drugoj opasnosti.			

1. Naziv propisa Evropske unije : Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management Direktiva 2008/96/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 19. novembra 2008. o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture		2. „CELEX” oznaka propisa Evropske unije 32008L0096
3. Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture		4. Datum izrade tabele: 1. mart 2018. godine
5. Naziv propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: 1. Predlog zakona o putevima Draft Law on roads 2. Pravilnik o načinu regulisanja saobraćaja na putevima u zoni radova („Službeni glasnik RS”, broj 134/14) Rulebook on regulation traffic on roads in the work zone (Official gazette RS no. 134/14) 3. Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji („Službeni glasnik RS”, broj 85/17) Rulebook on traffic signage (Official gazette RS no. 85/17)		6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2017-550
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa Evropske unije:		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa Evropske unije	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost ⁴	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.1	Subject matter and scope This Directive requires the establishment and	01. 88.1	Prilikom opredeljivanja za izgradnju novog, odnosno rekonstrukciju postojećeg državnog puta I reda, upravljač državnog puta mora da obezbedi	PU		

⁴ Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.	89.1-2	<p>procenu uticaja tog puta na bezbednost saobraćaja na mreži javnih puteva (u daljem tekstu: Procena). Upravljač državnog puta mora da obezbedi reviziju projekata državnog puta I reda sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta (u daljem tekstu: Revizija) za sve projekte izgradnje novog puta i za projekte rekonstrukcije postojećeg puta, u svim fazama projektovanja, neposredno pre puštanja puta u eksploataciju i najkasnije 6 meseci nakon puštanja puta u eksploataciju.</p> <p>Upravljač javnog puta mora da obezbedi proveru bezbednosti saobraćaja na putu (u daljem tekstu: Provera) i to:</p> <p>1) periodične Provere državnih puteva I reda najmanje jednom u periodu od pet godina;</p> <p>2) ciljane Provere za deonice javnih puteva najvećeg rizika, prema mapi rizika puteva i ulica.</p>			
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.			NP	Odnosi se na države članice Evropske unije koje pripadaju Trans-evropskim mrežama	
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.			NP	Primena Direktive u duhu dobre prakse.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
2.1	<p>Definitions 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>			NP	Odnosi se na države članice Evropske unije koje pripadaju Trans-evropskim mrežama	
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>upravljatelj javnog puta</i> je javno preduzeće, privredno društvo i drugi oblici organizovanja koji u skladu sa zakonom kojim se uređuje položaj javnih preduzeća mogu da obavljaju delatnost od opšteg interesa;	PU		
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>procena uticaja puta na bezbednost saobraćaja</i> na mreži puteva jeste strateška komparativna analiza uticaja varijanti novog ili rekonstruisanog puta na bezbednost saobraćaja na mreži puteva;	PU		
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>revizija projekata puta</i> sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta je nezavisna formalna i sistematska provera projekta puta, sa aspekta bezbednosti saobraćaja;	PU		
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	Bliži propis o načinu utvrđivanja deonica najvećeg rizika i identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crnih tačaka) donosi Ministarstvo.	DU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da definicija bude u podzakonskom aktu

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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	Bliži propis o načinu utvrđivanja deonica najvećeg rizika i identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crnih tačaka) donosi Ministarstvo.	DU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da definicija bude u podzakonskom aktu
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>provera bezbednosti saobraćaja na putu</i> je nezavisna, formalna i sistematska provera elemenata postojećeg puta sa aspekta bezbednosti saobraćaja;	PU		
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	Bliži propis o načinu sprovođenja Revizije i Provere i sadržaju izveštaja Revizije i Provere donosi Ministarstvo. Bliži propis o načinu sprovođenja Procene i sadržaju izveštaja Procene donosi Ministarstvo.	DU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da definicija bude u podzakonskom aktu
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	Prilikom opredeljivanja za izgradnju novog, odnosno rekonstrukciju postojećeg državnog puta I reda, upravljač državnog puta mora da obezbedi procenu uticaja tog puta na bezbednost saobraćaja na mreži javnih puteva (u daljem tekstu: Procena). Upravljač državnog puta mora da obezbedi reviziju projekata državnog puta I reda sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta (u daljem tekstu: Revizija) za sve projekte izgradnje novog puta i za projekte rekonstrukcije postojećeg puta, u svim fazama projektovanja, neposredno pre puštanja puta u eksploataciju i najkasnije 6 meseci nakon	PU		odnosi se na projekat puta sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta za sve projekte izgradnje novog puta i za projekte rekonstrukcije postojećeg puta

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			puštanja puta u eksploataciju. Upravljač javnog puta mora da obezbedi proveru bezbednosti saobraćaja na putu (u daljem tekstu: Provera) i to: 1) periodične Provere državnih puteva I reda najmanje jednom u periodu od pet godina; 2) ciljane Provere za deonice javnih puteva najvećeg rizika, prema mapi rizika puteva i ulica.			
3.1	Road safety impact assessment for infrastructure projects Member States shall ensure that a road safety impact assessment is carried out for all infrastructure projects.	01.88.1	Prilikom opredeljivanja za izgradnju novog, odnosno rekonstrukciju postojećeg državnog puta I reda, upravljač državnog puta mora da obezbedi procenu uticaja tog puta na bezbednost saobraćaja na mreži javnih puteva (u daljem tekstu: Procena)	PU		
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	Bliži propis o načinu sprovođenja Procene i sadržaju izveštaja Procene donosi Ministarstvo.	DU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu
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	Bliži propis o načinu sprovođenja Procene i sadržaju izveštaja Procene donosi Ministarstvo.	DU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu
4.1	Road safety audits for infrastructure projects Member States shall ensure that road safety audits are carried out for all infrastructure projects.	01.89.1	Upravljač državnog puta mora da obezbedi reviziju projekata državnog puta I reda sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta (u daljem tekstu: Revizija) za sve projekte izgradnje novog puta i za projekte rekonstrukcije postojećeg puta, u svim fazama projektovanja, neposredno pre puštanja puta u eksploataciju i najkasnije 6 meseci nakon puštanja puta u eksploataciju.	PU		Samo državni putevi I reda su predviđeni da budu deo transevropske mreže (veza sa članom 1.2. Direktive)
4.2	When carrying out road safety audits the Member States shall endeavour to meet the criteria set out in	01.	Bliži propis o načinu sprovođenja Revizije i Provere i sadržaju izveštaja Revizije i Provere	DU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da deo odredbe bude

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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).	89.10 92.1-2.	donosi Ministarstvo. Procenu sprovodi stručni tim koji je nezavisan od upravljača javnog puta i čiji je najmanje jedan član licencirani revizor. Reviziju sprovodi stručni tim koji je nezavisan od upravljača javnog puta i kojim rukovodi licencirani revizor.			sadržana u podzakonskom aktu
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	Upravljač državnog puta mora da obezbedi reviziju projekata državnog puta I reda sa aspekta bezbednosnih karakteristika puta (u daljem tekstu: Revizija) za sve projekte izgradnje novog puta i za projekte rekonstrukcije postojećeg puta, u svim fazama projektovanja, neposredno pre puštanja puta u eksploataciju i najkasnije 6 meseci nakon puštanja puta u eksploataciju.	PU		
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 the appropriate stage as referred to in Annex II, the reasons shall be stated by the competent entity in an Annex to that report.	01. 89.3 89.7	O izvršenoj Reviziji iz stava 1. ovog člana sačinjava se izveštaj. U slučaju nemogućnosti postupanja po preporukama iz izveštaja iz stava 3. i stava 5. ovog člana, Upravljač javnog puta je dužan da u roku od 30 dana od dobijanja izveštaja obrazloži eventualno nepostupanje organu nadležnom za poslove saobraćaja.	PU		
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	Upravljač javnog puta postupa po prihvaćenim preporukama iz izveštaja iz stava 3. ovog člana najkasnije pre početka naredne faze projektovanja.	PU		
5.1	Safety ranking and management of the road network in operation 1. Member States shall ensure that the ranking of	01. 90.1-2	Upravljač državnog puta dužan je da najmanje jednom u periodu od tri godine obezbedi projekte mapiranja rizika za utvrđivanje deonica najvećeg rizika (u daljem tekstu: Mapiranje rizika) odnosno	PU		Samo državni putevi I reda su predviđeni da budu deo

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.		projekte identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crne tačke). Upravljač opštinskih puteva i ulica dužan je da najmanje jednom u periodu od pet godina obezbedi projekte Mapiranja rizika, odnosno projekte identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crne tačke) na putevima kojima upravljaju.			tranevropske mreže, a ne opštinski putevi (veza sa članom 1.2. Direktive).
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	Za najrizičnija opasna mesta i deonice upravljač javnog puta iz st. 1 i 2. ovog člana dužan je da detaljno sagleda probleme bezbednosti saobraćaja i preduzme mere za otklanjanje rizika.	PU		
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	Bliži propis o načinu utvrđivanja deonica najvećeg rizika i identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crnih tačaka) donosi Ministarstvo.	NU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu
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	Saobraćajna signalizacija u zoni radova se postavlja u skladu sa važećim propisima o saobraćajnoj signalizaciji. Tehničko regulisanje saobraćaja u zoni radova se vrši prema utvrđenom režimu saobraćaja, definisanim saobraćajnim projektom, odobrenim od strane organa nadležnog za poslove saobraćaja. Tehničke karakteristike saobraćajne signalizacije izvode se u skladu sa važećim srpskim standardima. Ako za saobraćajnu signalizaciju ne postoji odgovarajući srpski standard, primeniće se	PU		Republika Srbija je ratifikovala Konvenciju o saobraćajnoj signalizaciji

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			odgovarajući evropski standard.			
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.			NU	Ova odredba trenutno još nije propisana u domaćem zakonodavstvu i traži se rešenje za njeno usklađivanje	
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	Upravljač javnog puta mora da obezbedi proveru bezbednosti saobraćaja na putu (u daljem tekstu: Provera), i to: 1) periodične Provere državnih puteva I reda najmanje jednom u periodu od pet godina; 2) ciljane Provere za deonica javnih puteva najvećeg rizika, prema mapi rizika puteva i ulica.	PU		
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)	Upravljač javnog puta mora da obezbedi proveru bezbednosti saobraćaja na putu (u daljem tekstu: Provera), i to periodične Provere državnih puteva I reda najmanje jednom u periodu od pet godina;	PU		
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	Upravljač javnog puta mora da obezbedi proveru bezbednosti saobraćaja na putu (u daljem tekstu: Provera), i to periodične Provere državnih puteva I reda najmanje jednom u periodu od pet godina; O Proveri iz stava 2. ovog člana sačinjava se izveštaj. Upravljač javnog puta mora pokrenuti proceduru za otklanjanje nedostataka po prihvaćenim preporukama iz izveštaja iz stava 5. ovog člana u roku od 90 dana od dana dobijanja izveštaja.	PU		
6.4	4. Without prejudice to the guidelines adopted pursuant to Article 8, Member States shall adopt guidelines on temporary safety measures applying	01. 89.10	Bliži propis o načinu sprovođenja Revizije i Provere i sadržaju izveštaja Revizije i Provere donosi Ministarstvo.	NU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	to roadworks. They shall also implement an appropriate inspection scheme to ensure that those guidelines are properly applied.	88.7	Bliži propis o načinu sprovođenja Procene i sadržaju izveštaja Procene donosi Ministarstvo.			podzakonskom aktu
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	U slučaju saobraćajne nezgode sa najmanje jednim poginulim licem, ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove dostavlja izveštaj o saobraćajnoj nezgodi nadležnom upravljaču javnog puta, u roku od 60 dana od dana nastanka saobraćajne nezgode. U slučaju nastanka saobraćajne nezgode iz stava 1. ovog člana, upravljač javnog puta dužan je da obezbedi nezavisnu ocenu doprinosa javnog puta nastanku, odnosno posledicama saobraćajne nezgode, (u daljem tekstu: Nezavisna ocena) u roku od 30 dana od dana prijema izveštaja o saobraćajnoj nezgodi iz stava 1. ovog člana.	PU		
7.2	2. Member States shall calculate the average social cost of a fatal accident and the average social cost 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.			NU	Ova odredba trenutno još nije propisana u domaćem zakonodavstvu i traži se rešenje za njeno usklađivanje	
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.			NU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu
8.2	2. Member States shall communicate these guidelines to the Commission within three months of their adoption or amendment.			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	
8.3	3. The Commission shall make them available on a public website.			NP	Obaveza Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
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.			NP	Prelazne odredbe	
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	Licenca iz stava 1. ovog člana obnavlja se revizoru, odnosno proveravaču ako je: 1) pohađao program stručnog usavršavanja; 2) položio ispit provere znanja.	PU		
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	Licencu za revizora, odnosno proveravača izdaje, obnavlja i oduzima Agencija. Licenca isključivo sadrži ime i prezime, datum i mesto rođenja, prebivalište, fotografiju lica i potpis, kao podatke o ličnosti. Licenca iz stava 1. ovog člana ima rok važenja pet godina od dana izdavanja odnosno obnavljanja.	PU		
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.	Revizor i proveravač mora da ispunjava sledeće uslove: 1) da ima završene najmanje studije drugog stepena (master akademske studije) saobraćajne struke – usmerenja drumski saobraćaj, odnosno najmanje završene studije drugog stepena (master akademske studije) građevinske struke – usmerenja putevi i železnice; 2) da ima najmanje pet godina radnog iskustva u oblasti bezbednosti drumskog saobraćaja, odnosno projektovanja puteva; 3) da nije pravnosnažno osuđivano za krivična dela koja ga čine nedostojnim za obavljanje poslova revizora i proveravača, a naročito: teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja na putevima, prevare u osiguranju, iz grupa protiv života i tela, protiv polne slobode,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>protiv privrede, iz grupe protiv zdravlja ljudi a u vezi sa opojnim drogama, protivpravnog saobraćaja, protiv državnih organa i protiv službene dužnosti, u poslednjih 5 godina, kao i da se protiv njega ne vodi istraga za ova krivična dela, odnosno da nije podignuta optužnica za ova krivična dela;</p> <p>4) da ima potvrdu o uspešno završenom programu stručnog osposobljavanja za polaganje stručnog ispita za revizora, odnosno proveravača;</p> <p>5) da ima položen stručni ispit za revizora, odnosno proveravača.</p>			
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;			NU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu
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.			NU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu
10.	<p>Exchange of best practices</p> <p>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.</p>			NP	Obaveza Evropske komisije	
11.1	<p>Continuous improvement of safety management practices</p> <p>1. The Commission shall facilitate and structure the</p>			NP	Obaveza Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.					
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).			NP	Obaveza Evropske komisije	
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.			NP	Obaveza Evropske komisije	
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).			NP	Tehničko prilagođavanje Aneksa Direktive	
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.			NP	Obaveza Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
14.	<p>Transposition</p> <p>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.</p> <p>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>			NP	Prelazne i završne odredbe, transpozicija za zemlje članice Evropske unije	
15.	<p>Entry into force</p> <p>This Directive shall enter into force on the 20th day following the day of its publication in the Official Journal of the European Union.</p>			NP	Prelazne i završne odredbe, stupanje na snagu	
16.	<p>Addressees</p> <p>This Directive is addressed to the Member States.</p>			NP	Završne odredbe	
ANNEX I	<p>ROAD SAFETY IMPACT ASSESSMENT FOR INFRASTRUCTURE PROJECTS</p> <p>1. Elements of a road safety impact assessment:</p> <p>(a) problem definition;</p> <p>(b) current situation and ‘do nothing’ scenario;</p> <p>(c) road safety objectives;</p> <p>(d) analysis of impacts on road safety of the proposed alternatives;</p> <p>(e) comparison of the alternatives, including cost-benefit analysis;</p> <p>(f) presentation of the range of possible solutions.</p> <p>2. Elements to be taken into account:</p> <p>(a) fatalities and accidents, reduction targets against ‘do nothing’ scenario;</p> <p>(b) route choice and traffic patterns;</p> <p>(c) possible effects on the existing networks (e.g. exits, intersections, level crossings);</p>	01.88.7	Bliži propis o načinu sprovođenja Procene i sadržaju izveštaja Procene donosi Ministarstvo.	DU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(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.					
ANNEX II	ROAD SAFETY AUDITS FOR INFRASTRUCTURE PROJECTS 1. Criteria at the draft design stage: (a) geographical location (e.g. exposure to landslides, flooding, avalanches), seasonal and climatic conditions and seismic activity; (b) types of and distance between junctions; (c) number and type of lanes; (d) kinds of traffic admissible to the new road; (e) functionality of the road in the network; (f) meteorological conditions; (g) driving speeds; (h) cross-sections (e.g. width of carriageway, cycle tracks, foot paths); (i) horizontal and vertical alignments; (j) visibility; (k) junctions layout; (l) public transport and infrastructures; (m) road/rail level crossings. 2. Criteria for the detailed design stage: (a) layout; (b) coherent road signs and markings; (c) lighting of lit roads and intersections; (d) roadside equipment; (e) roadside environment including vegetation;	01.89.10	Bliži propis o načinu sprovođenja Revizije i Provere i sadržaju izveštaja Revizije i Provere donosi Ministarstvo.	DU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>(f) fixed obstacles at the roadside; (g) provision of safe parking areas; (h) vulnerable road users (e.g. pedestrians, cyclists, motorcyclists); (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: (a) safety of road users and visibility under different conditions such as darkness and under normal weather 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>	01.90.4	Bliži propis o načinu utvrđivanja deonica najvećeg rizika i identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crnih tačaka) donosi Ministarstvo.	DU	Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom	Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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 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 					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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, — 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.</p>					
ANNEX IV	<p>ACCIDENT INFORMATION CONTAINED IN ACCIDENT REPORTS Accident reports include the following elements: 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</p>	01.91.5-6	<p>Ministarstvo uz saglasnost ministarstva unutrašnjih poslova propisuje sadržinu izveštaja o saobraćajnim nezgodama. Ministarstvo bliže propisuje sadržinu i način sprovođenja Nezavisne ocene.</p>	DU	<p>Odredba će se uskladiti podzakonskim aktom</p>	<p>Planirano je da odredba bude sadržana u podzakonskom aktu</p>

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 13(3);</p> <p>6. characteristics of the persons involved such as age, sex, nationality, alcohol level, use of safety equipment or not;</p> <p>7. data on the vehicles involved (type, age, country, safety equipment if any, date of last periodical technical check according to applicable legislation);</p> <p>8. accident data such as accident type, collision type, vehicle and driver manoeuvre;</p> <p>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 emergency services.</p>					

1. Naziv propisa Evropske unije: 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 Direktiva 2010/40/EU Evropskog Parlamenta i Saveta od 7. jula 2010. godine o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u drumskom transportu i za povezivanje s ostalim vidovima transporta		2. „CELEX” oznaka propisa Evropske unije 32010L0040 32017D2380				
3. Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada Obradivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture		4. Datum izrade tabele: 1. mart 2018. godine				
5. Naziv propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: Predlog zakona o putevima Draft Law on roads		6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2017-550				
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa Evropske unije:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa Evropske unije	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost ⁵	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.	Subject matter and scope 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	01. 2.1.53)	<i>inteligentni transportni sistemi (ITS)</i> jesu sistemi informaciono komunikacionih tehnologija u drumskom saobraćaju koji se odnose na puteve, vozila i učesnike u saobraćaju i koriste se za upravljanje saobraćajem i mobilnošću, kao i za veze sa ostalim vidovima saobraćaja	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

⁵ Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>					
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> <ul style="list-style-type: none"> — I. Optimal use of road, traffic and travel data, — II. Continuity of traffic and freight management ITS services, — III. ITS road safety and security applications, — IV. Linking the vehicle with the transport infrastructure. 	01. 14.3	<p>Inteligentni transportni sistem (u daljem tekstu: ITS), razvija se i primenjuje u sledećim prioriternim oblastima:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) optimalna upotreba podataka o saobraćaju i putovanjima; 2) kontinuitet usluga ITS u upravljanju saobraćajem; 3) aplikacije ITS u funkciji bezbednosti saobraćaja na putevima i zaštiti korisnika puteva; 4) sistemi koji povezuju vozila i puteve. 	PU		
2.2	The scope of the priority areas is specified in Annex I.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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>U okviru prioriternih oblasti iz stava 3. ovog člana, sledeće aktivnosti su prioritne:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) davanje informacija o prohodnosti puteva; 2) davanje informacija o bezbednosti saobraćaja i režimu odvijanja saobraćaja; 	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(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.		3) davanje informacija o saobraćaju u realnom vremenu; 4) pružanje usluga sistema e-poziva; 5) davanje informacija o sigurnim i bezbednim parkiralištima; 6) pružanje usluga rezervacije sigurnih i bezbednih parkirališta za teretna vozila i autobuse.			
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>inteligentni transportni sistemi (ITS)</i> jesu sistemi informaciono komunikacionih tehnologija u drumskom saobraćaju koji se odnose na puteve, vozila i učesnike u saobraćaju i koriste se za upravljanje saobraćajem i mobilnošću, kao i za veze sa ostalim vidovima saobraćaja	PU		
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>interoperabilnost</i> je mogućnost sistema i pridruženih poslovnih procesa da nesmetano razmenjuju podatke;	PU		
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			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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>			NP	Obaveze Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>			NP	Obaveze Evropske komisije	
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>			NP	Obaveze Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>			NP	Obaveze Evropske komisije	
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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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>			NP	Obaveze Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>			NP	Obaveza Evropskog odbora i saveta Evropske unije	
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>			NP	Obaveza Evropske komisije	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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>			NP	Obaveza država članica prema Evropskoj komisiji	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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).					
18.	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.			NP	Prelazne i završne odredbe Direktive	
19.	Entry into force This Directive shall enter into force on the 20th day following its publication in the Official Journal of the European Union.			NP	Prelazne i završne odredbe Direktive	
20.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.			NP	Prelazne i završne odredbe Direktive	
ANNEX I	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)			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>data used for real-time traffic information by the relevant public authorities and stakeholders,</p> <ul style="list-style-type: none"> — the timely updating of real-time traffic information by the ITS service providers. <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,</p> <p>based on:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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>6.8.2010 Official Journal of the European</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>					

1. Naziv propisa Evropske unije: 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) Odluka Komisije od 6. oktobra 2009. o definisanju Evropske elektronske naplate putarine i njenih tehničkih elemenata	2. „CELEX” oznaka propisa Evropske unije 32009D0750
3. Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture	4. Datum izrade tabele: 1. mart 2018. godine
5. Naziv propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: Predlog zakona o putevima Draft Law on roads	6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2017-550
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa Evropske unije:	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa Evropske unije	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost ⁶	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.	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.	01. 2.65)	EENP je skraćenica za Evropsku elektronsku naplatu putarine koja predstavlja sistem elektronske naplate putarine na teritoriji Evropske unije koji omogućava korisniku državnog puta da, na osnovu ugovora zaključenog sa pružaocem usluge EENP-a, stekne status korisnika usluge EENP-a;	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
2.1	Definitions For the purpose of this Decision:	01. 2.65)	EENP je skraćenica za Evropsku elektronsku naplatu putarine koja predstavlja sistem elektronske naplate putarine na teritoriji Evropske	PU		

⁶ Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(a) 'EETS domain' means a toll domain falling under the scope of Directive 2004/52/EC;		unije koji omogućava korisniku državnog puta da, na osnovu ugovora zaključenog sa pružaocem usluge EENP-a, stekne status korisnika usluge EENP-a;			
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)	Pružalac usluge Evropske elektronske naplate putarine je pravno lice na teritoriji Evropske unije koje obavlja delatnost pružanja usluge EENP i upisan je u registar pružalaca EENP usluge, u državi članici Evropske unije u kojoj ima sedište	PU		
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	Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a. Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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	Putarina je naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta i plaća se u iznosu koji je se utvrđuje u zavisnosti od kategorije vozila i dužine predene deonice javnog puta, njegovog dela ili putnog objekta. Putarina obuhvata infrastrukturnu naknadu i naknadu za eksterne troškove.	PU		
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;			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(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	<p>Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.</p> <p>Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta.</p>	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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	<p>Upravljač državnog puta dužan je da pristupi sistemu Evropske elektronske naplate putarine.</p> <p>Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.</p>	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	Član 29. stav 1. ovog zakona počinje da se primenjuje danom pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.
4.2-9	2. EETS Providers shall inform EETS Users of their EETS domains coverage and of any changes thereto.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>				o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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.			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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> <p>Acceptance of an EETS Provider in a toll domain</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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 for a degraded mode of service enabling vehicles</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 demonstrated.</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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 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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
9.	<p>Rights and obligations of EETS Users 1. EETS Users may subscribe to EETS through any EETS Provider, regardless of nationality, State of</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>				o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 contract.</p>	01. 29.2	Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.					
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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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> <p>(a) once the vehicle classification parameters,</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.					
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>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 and/or suitability for use shall be drawn up by the</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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 concerned as quickly as possible.</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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>			NU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	
17.	<p>Notified bodies</p> <p>1. Member States shall notify to the Commission and the other Member States any bodies entitled to</p>			NU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>				o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	
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 accordance with the Committee's Rules of</p>			NU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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 registration according to Article 3.</p>	01. 29.2	Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.	DU	Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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 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 approval of the Commission. The initial period of</p>			NP	(Opciona obligacija)	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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.			NP	Obaveza Evropske komisije	
22.	Addressees This Decision is addressed to the Member States.			NP	Prelazne i završne odredbe	
ANNEX I	<p>CONTENTS OF AN EETS DOMAIN STATEMENT</p> <p>An EETS domain statement shall contain the following information:</p> <p>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.</p> <p>2. A section on procedural conditions, which shall be non-discriminatory and include at least:</p> <p>(a) Toll transaction policy (authorisation</p>	01. 29.2-3	<p>Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.</p> <p>Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta.</p>	DU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>parameters, toll context data, black lists etc.); (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.); (c) Invoicing policy; (d) Payment policy; (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: (a) DSRC (Dedicated Short-Range Communication) charging transactions; (b) Real-time compliance checking transactions; (c) Localisation augmentation (where applicable). EETS Providers must implement all these three</p>	01. 29.2-3	<p>Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.</p> <p>Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta.</p>	DU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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 instructions.</p>	01. 29.2-3	<p>Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.</p> <p>Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta.</p>	DU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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, nonrepudiation and access protection of sensitive</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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> <p>2.1.1.5. The OBE shall provide the means for Toll</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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' fixed and mobile roadside equipment may support</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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	<p>Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.</p> <p>Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem</p>	DU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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 authorised representative shall:</p>		na teritoriji Republike Srbije i upravljач državnog puta.			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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 involved, in relation to the technical specifications,</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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 recommendations in view to resolve the problems. 					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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> <p>(e) The staff responsible for the checks must</p>	01. 29.2-3	<p>Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.</p> <p>Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta.</p>	DU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>Vlada propisuje način uspostavljanja i primene odnosno funkcionisanja sistema Evropske elektronske naplate putarine, postupanje upravljača državnog puta i pružaoca usluge EENP-a.</p> <p>Ministarstvo propisuje tehničke zahteve, posebne uslove i elemente interoperabilnosti, koje moraju ispunjavati pružaoci usluge EENP-a sa sedištem na teritoriji Republike Srbije i upravljač državnog puta.</p>	DU	<p>Potpuno usaglašavanje propisa sa Direktivom je predviđeno izmenama i dopunama Zakona o putevima i usvajanjem pripadajućih podzakonskih akata.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<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 environmental category in accordance to Council</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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>					