



**Republika e Kosovës**  
**Republika Kosova - Republic of Kosovo**  
*Qeveria - Vlada - Government*

---

Br. 06/118

Datum: 11.01.2023

Na osnovu člana 92. stav 4. i člana 93. stav 4. Ustava Republike Kosovo, člana 8. Zakona br. 08/L-117 o Vladi Republike Kosovo, člana 4. Uredbe br. 02/2021 o oblastima administrativne odgovornosti Kancelarije premijera i ministarstava, izmenjene i dopunjene Uredbom br. 04/2021 i Uredbom br. 03/2022, u skladu sa članom 19 Pravilnika o radu Vlade Republike Kosovo br. 09/2011, Vlada Republike Kosovo, na sednici održanoj 11. januara 2023. godine, donela

**ODLUKU**

1. Odobrava se koncept dokument iz oblasti vozila.
2. Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture i druge nadležne institucije dužne su da sprovode ovu odluku, u skladu sa Pravilnikom o radu Vlade.
3. Odluka stupa na snagu danom objavljivanja u Službenom listu Republike Kosovo.

**Albin KURTI**

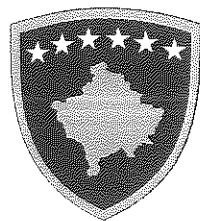
---

Premijer Republike Kosovo

**Dostavlja se:**

- Zamenicima premijera
- Svim ministarstvima (ministrima)
- Generalnom sekretaru KP-a
- Arhivi Vlade

Koncept dokument za oblast vozila



**Republika e Kosovës**  
**Kosova-Republic of Kosovo**  
*Qeveria –Vlada-Government*

*Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës*  
*Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture*  
*Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure*

## **KONCEPT DOKUMENT ZA OBLAST VOZILA**

Pripriemilo: Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture

Decembar, 2022.

Sadržaj	
Pregled koncept dokumenta	3
Uvod	5
Poglavlje 1: Definicija probelema	6
Poglavlje 2: Ciljevi	28
Poglavlje 3: Opcije	28
Poglavlje 3.1: Opcija bez promene	31
Poglavlje 3.2: Opcija za poboljšanje sprovođenja i izvršenja	33
Poglavlje 3.3: Treća opcija [definisana posebno za svaki koncept dokument]	32
Poglavlje 4: Identifikacija i procena budućih uticaja	37
Poglavlje 4.1: Izazovi prikupljanja podataka	39
Poglavlje 5: Komunikacija i konsultacija	39
Poglavlje 6: Upoređivanje opcija	40
Poglavlje 6.1: Planovi sprovođenja za različite opcije	41
Poglavlje 6.2: Tabela upoređivanja sa sve tri opcije	43
Poglavlje 7: Zaključci i sledeći koraci	44
Poglavlje 7.1: Odredbe za praćenje i procenu	44
Prilog 1: Obrazac procene ekonomskog uticaja	45
Prilog 2: Obrazac procene društvenih uticaja	48
Prilog 3: Obrazac procene uticaja na životnu sredinu	52
Prilog 4: Obrazac procene uticaja na osnovna prava	55

Pregled koncept dokumenta

Vozilo je veoma složeno kada je u pitanju bezbednost na putu i životna sredina. Kompleksnost zavisi od činjenice koliko ljudski faktor tretira ozbiljno faktor vozila i njegovo korišćenje u različitim uslovima i okolnostima.

Čovek sagledavajući dobro i prednosti vozila, ne primećuje i ne osvrće se na slabosti, mane, rizike ili nivo zagađenja životne sredine koji dolazi kao rezultat upotrebe vozila. Cilj ovog koncept dokumenta je da pruži opštu analizu odnosa između faktora koji utiču na vozilo i njegove složenosti u drumskom saobraćaju u Republici Kosovo, a posebno u bezbednosti na putevima i životnoj sredini.

Vozilo kao potreba društva na Kosovu doživelo je veliki razvoj, posebno u poslednje dve decenije. Međutim, ovaj proces je bio praćen mnogim problemima.

<b>Opšte informacije</b>	
Naslov	Koncept dokument za oblast motornih vozila
Odgovorno ministarstvo	Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture Odeljenje za vozila
Kontakt osoba	Vlora Hasanramaj, Viša pravna službenica - MŽSPPI Br. Tel. 03820028508
Strateški i operativni plan	„Strateški i operativni plan 2022-2025“. 3.5 Izrada politika u oblasti infrastrukture i revizija zakonskog okvira Operativni cilj 3.5.6 Izrada Koncept dokumenta za Zakon o vozilima Lista koncept dokumenata za 2022. godinu
Strateški prioritet	Sektorska strategija multimodalnog transporta 2015-2025 1.1.Strateški cilj 3 Unapređenje bezbednosti saobraćaja i zaštite životne sredine Program Vlade Republika Kosovo 2021-2025 2.13.4 Bezbednost i održavanje puteva, Strategija sporazuma transporta za održivo kretanje i SMART na Zapadnom Balkanu 3.1.1 Pametan i održiv transport

<b>Odluka</b>	
Ključno pitanje	Nedostatak adekvatne zakonske regulative i neusaglašenost postojećih zakona

Pregled konsultacija	<p>Tokom izrade koncept dokumenta za oblast vozila u skladu sa Pravilnikom o radu Vlade Republike Kosovo br. 09/2011 kao i Uredbom (VRK) br. 05/2016 o minimalnim standardima za proces javnih konsultacija, radni tim je održao javne sastanke sa zainteresovanim stranama, na kojima su učestvovali predstavnici privrede, civilnog društva i institucija.</p> <p>Međuministarske konsultacije održane su od 22.11.2022. do 29.11.2022. godine na koje su primljeni dva komentara.</p> <p>Nakon završetka međuministarskih konsultacija, radni tim je sproveo javne konsultacije putem platforme za javne konsultacije, i tokom ovog perioda primljeno je 25 komentara.</p>
Predložena opcija	Opcija 3

<b>Glavni očekivani uticaji</b>	
Uticaj na budžet	Novi Zakon o vozilima stvara dodatne troškove, koji su uglavnom u zapošljavanju osoblja.
Ekonomski uticaj	<p>Očekuje se da će izrada novog Zakona o vozilima imati pozitivan uticaj na ekonomski razvoj, kao što su:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Otvaranje radnih mesta</li> <li>- Mogućnost otvaranja novih poslovanja koja prodaju delove za homologizovana i proverena vozila prema proizvođaču.</li> <li>- Tržište vozila</li> <li>- Mogućnost otvaranja subjekata koji pružaju usluge popravke vozila u skladu sa EU standardima;</li> <li>- Mogućnost investicija proizvođača vozila i njihovih delova.</li> </ul>
Društveni uticaji	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Novi zakon će uticati na rast uvoza bezbednijih i ekološko prihvatljivijih vozila, bezbedniji transport i zapošljavanje društva.</li> </ul>
Uticaj na životnu sredinu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uspostavljanje elektronskih usluga u postupcima registracije motornih vozila smanjiće kancelarijski materijal i gorivo koji utiču na zaštitu životne sredine. Smanjenje zagađenja životne sredine emisijom izduvnih gasova iz vozila sa unutrašnjim sagorevanjem.</li> <li>- Uspostavljanje elektronskih usluga smanjiće korišćenje papira, boja, površina, održavanje IT opreme, elemenata koji će uticati na smanjenje količine otpada.</li> </ul>
Međusektorski uticaj	Utićaće direktno na prava građana kojima će biti pružene sigurnije, brže usluge uz niže ekonomske i ekološke troškove, uštedu novca, vremena i savremeniju logistiku.
Administrativna opterećenja za kompanije	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jedno od ključnih pitanja Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture i Agencije za civilnu registraciju u MUP-u je smanjenje administrativnih opterećenja za fizička i pravna lica u oblasti vozila.</li> <li>- Smanjenje administrativnog opterećenja kroz efikasnost i efektivnost, obezbeđujući obavljanja javnih dužnosti sa minimalnim troškovima i maksimalnim efektom. Eliminacija papira i razmena podataka u realnom vremenu između javnih i privatnih institucija.</li> </ul>

	- U skladu sa Vladinom strategijom za smanjenje administrativnog opterećenja, razmena podataka će se sprovoditi u elektronskoj formi i u realnom vremenu sprovodeći GG platforme interoperabilnosti, što će smanjiti upotrebu papira i olakšati procedure.
Test za MSP	Test za MSP-a nije sproveden.

Naredni koraci	
Kratkoročni	Nakon usvajanja Koncept dokumenta, očekuje se izrada novog Zakona o vozilima
Srednjoročni	Stupanjem na snagu Zakona o vozilima, adekvatnim mehanizmima i donošenjem podzakonskih akata obezbediće se puna primena zakona.

## Uvod

Jedan od osnovnih faktora bezbednosti i životne sredine u drumskom saobraćaju je vozilo. Mnoge države, naučne i autoindustrijske različite institucije imaju vozilo kao temu za obradu i istraživanja.

Od posebne važnosti su posebno studije koje se odnose na uticaj motornih vozila na ekonomski, društveni i razvojni život društva.

U određenoj fazi ovaj fenomen je dostigao tačku gde je veliki broj vozila na Kosovu počeo da se pojavljuje kao ozbiljan problem u bezbednosti u drumskom saobraćaju i životnoj sredini zbog zagađenja koje stvaraju ova vozila. Veliki broj vozila je takođe negativno uticao na tržište vozila, stvarajući posebno kontroverzno i sumnjivo tržište u odnosu na pravo tržište.

Poseban uticaj u stvaranju problema koji se odnose na motorna vozila, stvorili su nedostatak pravilnog zakonodavstva o vozilima.

Cilj ovog Koncept dokumenta je da pruža opštu analizu odnosa uticajnih faktora vozila i njegove složenosti u drumskom saobraćaju Republike Kosovo, posebno u bezbednosti na putevima i životnoj sredini.

*Slika 1: Tabela sa opštim informacijama za Koncept dokument*

Naslov	KONCEPT DOKUMENT ZA OBLAST VOZILA
Odgovorno ministarstvo	Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture Odeljenje za vozila
Kontakt osoba	Vlora Hasanramaj, Viša pravna službenica u MŽSPPI-u Br. tel. 03820028508
Strateški i operativni plan	„Strateški i operativni plan 2022-2025“. 3.5 Izrada politika u oblasti infrastrukture i revizija zakonskog okvira Operativni cilj 3.5.6 Izrada Koncept dokumenta za Zakon o vozilima Lista koncept dokumenta 2022
Strateški prioritet	Sektorska strategija multimodalnog transporta 2015-2025 1.1.Strateški cilj 3 Unapređenje bezbednosti saobraćaja i zaštite životne sredine Program Vlade Republika Kosovo 2021-2025 2.13.4 Bezbednost i održavanje puteva,

	Strategija sporazuma transporta za održivo kretanje i SMART na Zapadnom Balkanu 3.1.1 Pametan i održiv transport
Radna grupa	Odlukom br. 3141 od 22.04.2022. godine, Generalni sekretar imenuje radnu grupu za izradu koncept dokumenta, u ovom sastavu:  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vlora Hasanramaj, predsedavajuća, MŽSPPI</li> <li>2. Sebahate Muharemi, zamenica predsedavajuće, MUP</li> <li>3. Habib Hasani, član, MŽSPPI</li> <li>4. Bujar Pefqeli, član, Carina Kosova</li> <li>5. Felenza Mekuli, članica, MFRT</li> <li>6. Mirlinda Lushtaku, članica, KP</li> <li>7. Arsim Mulaku, član, MŽSPPI</li> <li>8. Miranda Kajtazi, članica, MŽSPPI</li> <li>9. Besart Pruti, član, DTK</li> <li>10. Shqipe Hyseni, članica, MŽSPPI</li> <li>11. Emine Krasniqi, članica, MŽSPPI</li> <li>12. Vjollca Vishaj, članica, MŽSPPI</li> <li>13. Mehdi Qorra, član, MŽSPPI</li> <li>14. Jakup Hoti, član, MŽSPPI</li> <li>15. Alban Bajrami, član, KP</li> <li>16. Fatos Haziri, član, Policija Kosova</li> </ol>
Dodatne informacije	Nema

### Poglavlje 1: Definicija problema

Koncept dokument za vozila ima za cilj da identifikuje nedostatke i praznine u postojećem Zakonu, kao i potpuno usklađivanje sa EU acquis-om.

Zakon br. 05/L-032 o vozilima objavljen je u Službenom listu Republike Kosovo 11.05.2017. godine i izmenjen je i dopunjen Zakonom br. 08/L-004, koji je objavljen u Službenom listu Republike Kosovo 05.08.2021. godine.

Ovim zakonom su utvrđeni osnovni uslovi opreme i instalacija koje vozilo treba da ima, dimenzije, najveća dozvoljena masa i osovinsko opterećenje vozila, kao i uslovi koje vozilo treba da ispunjava u saobraćaju, uslovi za uvoz, homologacija tipa vozila, sastavnog dela, samostalne tehničke jedinice, tehnički pregled vozila, kontrola tehničke ispravnosti na putu, registracija vozila, vozila koja su izašla iz upotrebe kao i druga pitanja u vezi sa njima.

Identifikaciji problema u sprovođenju važećeg zakona o vozilima prethodila je hronološka analiza u oblasti vozila. Proces izrade ovog koncept dokumenta je započeo kao način za rešavanje problema i da se unapredi zakonodavni okvir u oblasti vozila.

Ovaj koncept dokument, pored toga što je deo strateške politike Vlade Republike Kosovo (Strategija multimodalnog transporta 2015-2025 - Cilj 3 unapređenje bezbednosti saobraćaja i zaštite životne sredine, Program Vlade Republike Kosovo 2021-2025, Bezbednost i održavanje

puteva 2.13.4, Program ekonomskih reformi 2022-2024, reforma i transportna tržišta 5.2.8) takođe se odnosi na sprovođenje EU asquis-a, konkretno sa poglavljem 14 (Nacionalni program za sprovođenje Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju NPSSSP 2022 -2026), odnosno oblast koja se odnosi na politike transporta.

Takođe, Ugovor o zajednici transporta i Strategija sporazuma o transportu za održivo kretanje i SMART na Zapadnom Balkanu (cilj 3.1.1 pametan i održiv transport) su relevantni za ovaj koncept dokument.

U okviru ovog koncept dokumenta biće analizirani uslov za uvoz vozila, licenciranje auto servisa i delatnosti u vezi sa njima, digitalizacija usluga registracije vozila i tehničkog pregleda, uvoz vozila po njihovom statusu, uslovljenost prilikom registracije, usaglašavanje novčanih kazni, utvrđivanje posebnih uslova vozila koja se bave grupnim prevozom dece, protivrečnosti između zakona Kosova, zakonski i regulatorni nedostaci, nedoslednosti i neuvrštavanje EU direktiva u naše zakonodavstvo, administrativna opterećenja za institucije i subjekte koje pružaju usluge strankama koje dobijaju usluge u oblasti vozila.

Glavne institucije koje su odgovorne za sprovođenje zakonskih odredbi kao što je utvrđeno u važećem Zakonu o vozilima su:

- Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
- Odeljenje za vozila
- Odsek za inspekciju tehničkog pregleda vozila
- Ministarstvo unutrašnjih poslova
- Agencija za civilnu registraciju
- Odeljenje za registraciju vozila
- Policija Kosova
- Ministarstvo finansija, rada i transfera
- Carina Kosova
- Ministarstvo industrije, preduzetništva i trgovine
- Kosovska agencija za metrologiju

Svaka institucija ima svoje rukovodioce u svojoj oblasti i to:

#### *Odeljenje za vozila*

Kreira politike i strategije razvoja u oblasti vozila, saraduje sa relevantnim međunarodnim institucijama na povećanju bezbednosti na putevima u delokrugu vozila i njihovih korisnika; upravlja i usklađuje procedure sektora vozila sa najboljima praksama razvijenih zemalja, obezbeđuje usaglašenost politika, planova i strategija u oblasti vozila sa onima u EU;

#### *Odsek za inspekcijski nadzor tehničkog pregleda*

Nadgleda rad pregleda vozila u Centrima za tehnički pregled; kontroliše centre za tehnički pregled i opremu kojom se vrši tehnički pregled vozila, evidencije i administrativnu dokumentaciju, koja se mora voditi u toku obavljanja svakodnevnih poslova u centrima za tehnički pregled vozila predlaže, prestanak rada centara za tehnički pregled koji obavljaju poslove u suprotnosti sa odredbama primenjivog zakona i podzakonskih akata kojima se uređuje ovaj sektor; pokreće



postupak za opozivanje licence za tehnički pregled u slučaju da i dalje ne ispunjava uslove predviđene za licenciranje.

*Agencija za civilnu registraciju*

U okviru ove Agencije je Odeljenje za registraciju vozila, koje je odgovorno za predlaganje politika i zakonodavstva u oblasti registracije vozila; obezbeđivanje sprovođenja politika i zakonodavstva u oblasti registracije vozila, nadzor, organizacija i koordinacija aktivnosti u vezi sa registracijom vozila;

*Carina Kosova* je odgovorna za carinjenje vozila uvezenih u Republici Kosovo.

*Policija Kosova* je odgovorna za izricanje novčanih kazni za izazivanje saobraćajnih prekršaja u drumskom saobraćaju.

*Slika 2: Relevantni dokumenti politike ,zakoni i podzakonski akti*

Dokument politike, zakon ili podzakonski akt	Nadovezivanje sa politikom ili planskim dokumentom putem interneta ili sa zakonskim aktima u Službenom listu	Državna (e) institucija (e) odgovorna (e) za sprovođenje	Uloga i dužnosti institucije(a)
Zakon br. 05/L - 132 o vozilima, SL RK, / br. 15 / od 11. maja 2017. godine, PRIŠTINA	<a href="https://gzk.rks.gov.net/ActDetail.aspx?ActID=14671">https://gzk.rks.gov.net/ActDetail.aspx?ActID=14671</a>	MŽSPPI, MUP, MFRT	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MŽSPPI, MUP, MFRT
Zakon br. 08/L-004 o izmenama i dopunama Zakona br. 05/L-132 o vozilima, SL RK br. 3/ od 5. avgusta 2021. godine, Priština,	<a href="https://gzk.rks.gov.net/ActDetail.aspx?ActID=14671">https://gzk.rks.gov.net/ActDetail.aspx?ActID=14671</a>	MŽSPPI, MUP, MFRT	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MŽSPPI, MUP, MFRT
Zakon br. 05/L-088 o pravilima u drumskom saobraćaju, SL RK br. 32/ od 5. septembra 2016. godine, Priština	<a href="https://gzk.rks.gov.net/ActDetail.aspx?ActID=12822">https://gzk.rks.gov.net/ActDetail.aspx?ActID=12822</a>	MŽSPPI, MUP, MZ	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MŽSPPI, MUP, MZ

Zakon br. 05/L-087 za prekršaje, SL RK / br. 33 / 08.09.2016, Priština	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12839">https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12839</a>	MP, MŽSPPI, MUP,	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MP, MŽSPPI, MUP
Zakon br. 05/L-031 zakon o opštem upravnom postupku, SL RK br. 20 / od 21. juna 2016. godine, Priština	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12559">https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12559</a>	MŽSPPI, MUP,	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MŽSPPI, MUP,
Zakon br. 03/L-212 o radu	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=2735">https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=2735</a>	MRSZ, MUP	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MŽSPPI, MUP, MFRT
Zakon br. 04/L-117 o cestovnoj i ekološkoj taksi vozila, SL RK, br. 27/ od 28 septembra 2012. godine	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2844">https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2844</a>	MUP, MFRT	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MFRT, MUP
Zakonik br.03/L-109 o carini i akcizama na Kosovu, izmenjen i dopunjen Zakonom br. 04/L-099	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2600">https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2600</a>	MFRT	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MFRT
Zakon br.06/L-037 o metrologiji	<a href="https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=16354">https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=16354</a>	MIPT	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MIPT

U oblasti motornih vozila, pored primarnog zakonodavstva koja je gore navedena, obuhvaćeno je i sekundarno zakonodavstvo iz različitih oblasti koje se odnose na ovu oblast:

- Administrativno uputstvo (VRK) br. 08/2016 o dozvoljenim normama ispuštanja u vazduhu iz pokretnih izvora zagađenja;
- Administrativno uputstvo (MI) br. 01/2018 o tehničkom pregledu vozila;
- Administrativno uputstvo (MI) br. 02/2018 o utvrđivanju uslova i postupaka za homologaciju drumskih vozila;
- Administrativno uputstvo (MI) br. 03/2018 o otiskivanju VIN oznake;
- Administrativno uputstvo (MI) br. 10/2018 o vozilima muzejske vrednosti
- Pravilnik (MO) br. 01/2019 o registraciji i osiguranju vozila Ministarstva odbrane i Kosovskih bezbednosnih snaga;
- Administrativno uputstvo (MUP) br. 07/2019 o registraciji motornih vozila;
- Administrativno uputstvo (MUP) br. 02/2022 o centralnom registru vozila;
- Administrativno uputstvo (MTI) br.13/2020 o tehničko-metrološkim uslovima i kriterijumima za odobrenje pravnog lica za izvođenje aktivnosti za usluge popravke i pripreme mernih mera za verifikaciju;

Da bi se konkretnije razumeo trenutni problem u oblasti kojom se tretira ovaj koncept dokument, razvijeno je i razrađeno sledeće stablo problema.

Na osnovu Vodiča i Priručnika za izradu koncept dokumenata i na slici 3, razrađeno je stablo problema.

*Slika 3: Stablo problema, prikazuje glavni problem, njegove uzroke i efekte*

<b>Efekte</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Negativan uticaj na bezbednost na putevima, životnu sredinu, privredu građana, društveni uticaj kao i mogućnost porasta auto kriminala;</li><li>2. Oštećenje kosovskog budžeta, subjekata auto-industrije i mogućnost pojačanih manipulacija vozilima;</li><li>3. Negativan efekat na zelenu politiku EU i ne favorizovanje električnih vozila sa nula taksom na uvoz, carinjenje i registraciju kao i zagađenje životne sredine;</li><li>4. Uskraćivanje prava na korišćenje zatamnjenih stakala,</li><li>5. Negativan uticaj na kvalitet tehničkog pregleda i drumske bezbednosti;</li><li>6. Nesigurnost u drumskom prevozu dece;</li><li>7. Negativan uticaj na privredu, životnu sredinu i zdravlje građana;</li><li>8. Negativan uticaj na odobrenje vozila, bezbednosti na putevima, tržišta vozila, privredu građana i državni budžet;</li><li>9. Konfuzija prilikom usvajanja zakonskih odredbi;</li><li>10. Negativan uticaj na životnu sredinu, društveno-ekonomski uticaj i porast auto kriminala;</li><li>11. Rast broja neregistrovanih vozila,</li></ol>
---------------	--

	<p>12. Uskraćivanje prava na posedovanje vozila muzejske vrednosti ispod 35 godina.</p> <p>13. Preopterećeni postupci u slučaju registracije motornih vozila.</p> <p>14. Ograničavanje konkurencije – podela tržišta, nametanje izbora usluge unutar opštine ili regiona.</p>
<b>Glavni problem</b>	<b>Nedostatak adekvatnog zakonskog uređenja i neusaglašenost postojećih zakona</b>
<b>Uzroci</b>	<p>1. Nedostatak zakonskog okvira za licenciranje auto-servisa i delatnosti u vezi sa njima;</p> <p>2. Nedostatak zakonskog okvira za vozila koja se uvoze prema njihovom statusu, isteku životnog veka, koja ne produže registraciju, vraćaju se u saobraćaj nakon trajnog ili privremenog isključenja, odjave;</p> <p>3. Nedostatak zakonskog okvira za električna i hibridna vozila;</p> <p>4. Ne postoji zakonski okvir za korišćenje materijala za zatamnivanje stakla vozila;</p> <p>5. Nedostaje zakonski okvir za nadležnosti inspektorata za tehničku ispravnost kontrole i nadzornih tela;</p> <p>6. Zakonski nedostaci u utvrđivanju posebnih uslova i zahteva za vozilo koje se bavi grupnim prevozom dece;</p> <p>7. Neutvrđivanje putne i ekološke takse prema EU standardima za vozila;</p> <p>8. Nedostatak uredbi i uputstva u oblasti homologacije, za vozila udesa sa velikim oštećenjima i za šumska vozila;</p> <p>9. Pravna neusaglašenost u oblasti vozila i neusaglašenost sa EU acquis-om;</p> <p>10. Uslov za uvoz vozila na osnovu starosti;</p> <p>11. Uslovljavanja za registraciju vozila;</p> <p>12. Starost vozila muzejske vrednosti u neusaglašenosti sa Direktivom 2014/45;</p> <p>13. Ograničenje geografskog tržišta za usluge tehničkog pregleda vozila na Kosovu.</p>

### Elaboracija razloga

*Nakon identifikacije glavnog problema u nastavku su hronološko elaborirani uzroci problema:*

- *Za važeći zakon o vozilima nedostaje zakonski okvir za:*

1. licenciranje auto-servisa i delatnosti u vezi sa njima;
2. vozila koja su uvezena prema njihovom statusu, koja su van upotrebe, koja ne produže registraciju, vraćaju se u saobraćaj nakon isključivanja, trajne ili privremene odjave;
3. električna i hibridna vozila;
4. korišćenje materijala za zatamnjivanje stakala vozila;
5. nadležnosti inspektora tehničke ispravnosti motornih vozila i nadzornih tela;
6. utvrđivanje posebnih uslova i zahteva za vozila koja se bave grupnim prevozom dece.

- *Zakonske odredbe koje se odnose na EU acquis*

*7. Neutvrđivanje putne i ekološke takse prema EU standardu za motorna vozila*

Važeći zakon o vozilima ne predviđa nijednu odredbu koja reguliše pitanje putne i ekološke takse. Ovo pitanje je predviđeno Zakonom 04/L-117 o cestovnoj i ekološkoj taksi, koji je u suprotnosti sa EU standardima.

*8. Nedostatak uredbi i direktiva EU u oblasti homologacije, za vozila udesa sa većim oštećenjima i za šumska i poljoprivredna vozila*

Važeći Zakon o vozilima ne sadrži nove Uredbe 2018/858, za odobravanje i nadzor tržišta vozila i priključnih vozila, njihovih sistema, komponenti i posebnih tehničkih jedinica namenjenih za ova vozila i Uredbu 2019/2144 za sprovođenje 2018/858. Takođe ne obuhvata Uredbu 168/2013 za odobrenje i nadzor vozila na dva i tri točka, kao ni Direktivu 2005/64 EZ za odobravanje tipa motornih vozila u vezi sa njihovom ponovnom upotrebom, reciklažom i popravkom.

*9. Pravna neusaglašenost u oblasti vozila i neusaglašenost sa EU acquis-om.*

a) U važećem zakonu o vozilima postoji neusaglašenost između odredaba ovog zakona, član 76. koji predviđa da se „godišnji tehnički pregled obavlja jednom (1) godišnje nakon prvog pregleda za vozila utvrđena u ovoj odredbu i svakih šest (6) meseci, član 77. za kategorije vozila kao što su auto-škole, taksi vozila, vozila za iznajmljivanje itd. kao i član 54. tačka 1.4 gde je predviđeno da „prilikom registracije vozila, zahteva se kao uslov da dokaz (potvrda) o tehničkom pregledu nije stariji više od trideset (30) dana.

b) Takođe postoji neusklađenost između zakona o vozilima i drugih zakona;

Prekršajne kazne u vezi sa osovinskim opterećenjem utvrđene su članom 4. stav 3. Zakona o vozilima i članom 174. stav 3. i 4. Zakona o pravilima drumskog saobraćaja. U ove dve zakonske odredbe novčane kazne su različite.

Stav 3. člana 76. zakona nova vozila isključuje od tehničkog pregleda četiri (4) godine nakon prve registracije, dok član 77. obavezuje da ta vozila prolaze tehnički pregled svakih 6 meseci. Ova

odredba je unela zabunu kada nova vozila, kao što su taksi vozila, auto-škole, prevozna i slično, moraju da prođu tehnički pregled.

c) Nazivi tehničkih pregleda (godišnji, šestomesečni i vanredni) utvrđeni članom 74. Zakona o vozilima nisu u skladu sa nazivima tehničkih pregleda (periodični i dodatni) koji su predviđeni Direktivom 2014/45 o periodičnom ispitivanju tehničkih pregleda vozila i njihovih priključnih vozila.

d) Kalibracija opreme tehničke kontrole vozila vrši se nakon pregleda sedam hiljada (7000) vozila, član 78. stav 2. Zakona o vozilima. Dok prema tački II Dodatka III Direktive 2014/45, interval između dve uzastopne kalibracije ne može biti duži od dvadeset četiri (24) meseca za merenje težine i nivoa zvuka, dvadeset četiri (24) meseca za merenje sile i dvanaest (12) meseci za merenje emisije gasova.

e) Takođe, u važećem zakonu definicija (član 3) koja se odnosi na mobilni tehnički pregled (1.45), inspektor za puteve (1.47), uverenje o tehničkom pregledu (1.37), uverenje o registraciji vozila (1.49) nisu u skladu sa definicijama u članu 3. Direktive EU 2014/45 o periodičnom ispitivanju tehničkih pregleda vozila i njihovih prikolica, 2014/47 o tehničkim pregledima na putevima tehničke ispravnosti komercijalnih vozila koja saobraćaju u Uniji i članu 2. Direktive 1999/37. Definicija homologacije (član 3) nije u skladu sa definicijom u članu 3. Direktive 2007/46 i Uredbe 858/2018.

U ovom zakonu nedostaju dodatne definicije koje su predviđene uredbama i direktivama EU. U članu 2. (delokrug) zakona o vozilima, predviđeno je da se ovaj zakon primenjuje na subjekte i institucije, dok direktiva predviđa na koja vozila se primenjuje. Delokrug zakona ima u cilju potpunu usklađenost sa delokruzima predviđanim EU uredbama i direktivama.

#### *10. Uslov za uvoz vozila na osnovu starosti*

Kosovo ne može da izvozi automobile starije od 10 godine i koji ne ispunjavaju standarde euro četiri (4), člana 44. stav 2. i 3. važećeg Zakona o vozilima.

- *Nepravilne i nejasne regulatorne odredbe*

#### *11. Uslovljavanja za registraciju vozila*

Uslovljavanje građana da registruje vozilo, utvrđeno je članom 43. stav 2. Zakona o vozilima, koji predviđa da vlasnik vozila ne može registrovati ili produžiti registraciju motornog vozila, niti promeniti vlasnika, bez plaćanja kazne za prekršaje u drumskom saobraćaju, i u članu 63. stav 1. i 2. gde je predviđeno da je odjava vozila zbog promene vlasnika moguća samo ako je istovremeno u evidenciji upisan novi vlasnik vozila. Prilikom prenosa vlasništva, novi vlasnik registruje vozilo na svoje ime u roku od trideset (30) dana od dana kupovine vozila.

Takođe, i u članu 51. zakona uslovljava se registracija vozila sa vozačkom dozvolom.

#### *12. Starost vozila muzejske vrednosti u neusaglašenosti sa Direktivom 2014/45.*

U članu 31. Zakona o vozilima kao vozilu muzejske vrednosti je vozilo koje je staro 35 godina, dok se u tački 7. člana 3.(definicije) Direktive 2014/45 vozilom od istorijskog značaja podrazumeva se svako vozilo koje je bilo proizvedeno ili registrovano po prvi put pre najmanje 30 godina.

### 13. Ograničenje geografskog tržišta za usluge tehničkog pregleda vozila na Kosovu

Uslov za dobijanje usluga tehničkog pregleda vozila na teritoriji opštine u kojoj ima prebivalište vlasnik vozila ili regiona ako u opštini ne postoji subjekt tehničkog pregleda, član 89. stav 3. Zakona o vozilima, nije u skladu sa Zakonom o konkurenciji.

### Elaboracija efekata

U nastavku je prikazana elaboracija efekata

*1. Negativan uticaj na bezbednost saobraćaja, životnu sredinu, privredu građana, društveni uticaj kao i mogućnost porasta auto kriminala;*

Danas je na Kosovu evidentan fenomen intervencije u vozila od strane subjekata ili neovlašćenih lica u kilometrima (pri carinjenju se kilometri povećavaju da bi se platila niža cena, dok se u slučaju prodaje na lokalnom tržištu smanjuju u cilju povećanja tržišne vrednosti vozila), u identitetu vozila, pasivnoj bezbednosti, aktivnoj bezbednosti, izduvnim sistemima, elektronskim sistemima i mehaničkim sistemima.

Podaci Kosovskog centra za vozila (KCV) „Eurolab” pokazuju da ima slučajeva intervencija u vozilima sa VIN brojem šasije i pređenim kilometrima.

U Policiji Kosova – Jedinici za auto-kriminal, od strane gore navedenog organa prijavljena su 172 slučaja intervencija u VIN broju za period januar-decembar 2021. godine, dok je za period od oktobra 2020. do avgusta 2021. godine prijavljeno 2086 intervencija u pređenim kilometrima vozila.

Takođe na sajtu Carine Kosova objavljeni su podaci koji ukazuju na manipulacije u kilometrima vozila (<https://dogana.rks-gov.net/veturat-me-kilometra-jo-te-sakta/>). Takođe u TV emisijama (<https://www.youtube.com/watch?v=RI97I-jSfBs>, <https://klankosova.tv/manipulimi-dhe-verifikimi-i-kilometrave-në-automjete-video/>) i na sajtu portala imamo česte vesti o manipulaciji kilometrima.

Kod nas je zabrinutost postala demontaža za prodaju delova vozila sa stranim tablicama koja izbegavaju postupke carinjenja.

Delovi i sistemi ovih vozila koji se razvoje prodaju se građanima i privrednim subjektima kao rezervni delovi. Ovi delovi, kada se stave u vozilo građana, predstavljaju direktnu opasnost po bezbednost vozila, bezbednost na putevima i životnu sredinu.

Postoje slučajevi da ovim vozilima manipulišu i menjaju njihov identitet od strane neovlašćenih lica i ista vozila učestvuju u drumskom saobraćaju.

Vozila popravljena nakon udesa koja su pretrpela veća oštećenja vitalnih bezbednosnih sistema poprave se u nelicenciranim auto-servisima i ista se ne proveravaju i vraćaju u saobraćaj nebezbedna u drumskom saobraćaju i zagađuju životnu sredinu.

Građanima koji se uslužuju u nelicenciranim subjektima ne daje se garancija za kvalitet i usluge izvršene u vozilu, a kao posledicu toga građanin snosi nepotrebne ekonomske troškove i ima društveni uticaj na privredu i životnu sredinu. Istovremeno, usluge dobijene od ovih subjekata obavija osoblje koje nije licencirano od strane relevantnih institucija.

Neki od ovih subjekata nisu registrovani kao poslovanje i nemaju registre za primopredaju vozila. U nedostatku evidencije o primopredaji, nije moguće proveriti istoriju održavanja vozila.

Većina ovih subjekata pruža usluge u prostorijama koja ne ispunjavaju osnovne uslove (objekat, uređaji i neophodna oprema). Osoblje koje radi u ovim subjektima je u opasnosti zbog nestvaranja osnovnih uslova za rad u skladu sa važećim zakonodavstvom.

## *2. Oštećenje kosovskog budžeta, subjekata auto-industrije i mogućnost porasta auto kriminala;*

a) Važeći zakon ne razlikuje vozila prema njihovom administrativnom i tehničkom statusu, već ih tretira kao grupu sva vozila koja dolaze iz EU + Švajcarske i Norveške, i to nije dovoljno da se smatra da su ta vozila bezbedna i prikladna za učešće u drumskom saobraćaju.

Vozila koja se uvoze mogu biti redovne registracije ili vrste neregularne registracije, sa istekom registracije, ili odjavljena, mogu biti u neispravnom tehničkom stanju, postoje vozila koja se uvoze koja su u zemlji porekla prijavljena za uništenje/otpad, dok su ista kod nas registrovani za saobraćaj u drumskom saobraćaju.

Stoga, omogućavanje uvoza vozila bez potpune provere tehničkih uslova je mogućnost da vozila koja nisu u adekvatnom tehničkom stanju saobraćaju našim putevima.

b) Tretiranje lokalnih vozila koja su van upotrebe, koja ne produže registraciju, vraćaju se u saobraćaj nakon isključenja iz saobraćaja, trajne ili privremene odjave.

Ovo pitanje u članu 65. važećeg zakona nije adekvatno obrađeno, budući da je samo samo proglašenje vozila van upotrebe jedan od oblika sprovođenja s obzirom na to da nedostaje institucionalno jačanje i predviđene mere od strane organa.

U tom smislu, stranke mogu proglasiti vozilo van upotrebe u slučaju odjave, ali ovo više se sprovodi kao pauziranje zadržavanja registarskih tablica nego kao proglašavanje vozila van upotrebe kao uzrok neopravdanih nedostataka koje treba popraviti i uložiti. Istovremeno, ova samo proglašena vozila kao vozila koja se ne mogu više koristiti mogu da odu u otpad (na uništenje) ili planirane manipulacije. Praksa pokazuje da nakon pauze neproduženja registracije vozila za koje se vrši tehnički pregled da bi se vratilo u saobraćaj, ispostavilo se da je drugačiji od onoga što je bio pre pauziranja registracije ili pre registriranja vozila kao neupotrebljivog.



Shodno tome, stotine takvih vozila se zamenjuju (kloniraju) vozilima donetim iz inostranstva koja nisu uvezena formalno i vozilima koja nisu carinjena, i slučajevi koji su identifikovani od strane ovlašćenih subjekata. Sva ova vozila saobraćaju u drumskom saobraćaju bez plaćanja taksi.

### *3.3. Negativan efekat zbog nesprovođenja zelene politike EU-e i nefavorizovanja električnih vozila sa nultom taksom za uvoz, carinjenje i registraciju kao i zagađivanje životne sredine*

Sa važećim zakonodavstvom građanima Kosova nije omogućeno da prilikom registracije električnih vozila da imaju olakšice u pogledu taksi za uvoz, carinjenje i registraciju, nastavak registracije.

Kao posledica ovoga, građani Kosova nisu zainteresovani za električna vozila iz razloga što ne postoji zakonska infrastruktura za ova vozila. Iz tog razloga i broj električnih vozila na Kosovo je veoma mali.

Ovo dovodi do neuključivanja zelenih politika Evropske unije, ima negativan uticaj na drumski saobraćaj, životnu sredinu, privredu građana, s obzirom na to da ova vozila nemaju potrebu za fosilnim gorivima.

Električna vozila sa baterijom imaju manje delova od motora sa unutrašnjim sagorevanjem, nemaju skupe sisteme emisije gasova, starter motor, sistem za ubrizgavanje goriva, sisteme grejanja i mnoge druge delove koji nisu neophodni za električna vozila i to podrazumeva da ima relativno malo usluga održavanja i ekonomičnija su.

Samo jednim motornim delom, rotorom, električna vozila su posebno jednostavna i mnogo stabilnija.

S obzirom da električna vozila nemaju motor sa unutrašnjim sagorevanjem, to značajno smanjuje zagađenje i donosi smanjene taksi. Električna vozila ne proizvode izduvne gasove, koji su poznati kao ozbiljna pretnja po javno zdravlje i životnu sredinu. U poređenju sa jednim prosečnim vozilom koje koristi gorivo proizvodi preko 600 g/CO<sub>2</sub> po kilometru.

Električna vozila imaju prednost mnogo nižih troškova korišćenja u poređenju sa vozilima sa motorom sa unutrašnjim sagorevanjem. Električna energija potrebna za punjenje električnog vozila košta trećina troškovi po kilometru koji su potrebni za kupovinu benzina/dizela za isto vozilo. Električna vozila pozitivno doprinose nacionalnom planu za upravljanje kvalitetom vazduha kao najkritičnijem ekološkom pitanju koje ima veze sa centralnim i lokalnim institucijama, kao i u svakodnevnom životu građana.

Uključivanjem električnih i hibridnih vozila i njihovim favorizovanjem sa nulta taksom, Vlada postaje promoter i protagonist zaštite životne sredine i kvaliteta vazduha i smanjenja zagađenja podsticanjem registracije Green vozila od strane građana kao i podizanjem svesti za sadašnje i buduće generacije. Svi ovi visoko navedeni elementi rezultiraju pozitivnim uticajem na: čistiji vazduh, manje posledice, klimu i obnovljive resurse.

Prednosti električnih vozila zasnovani su na tome što su jeftinija za korišćenje jer ne zavise od fosilnih goriva, koja su štetna po zdravlje i životnu sredinu, a njihove cene su visoke u poređenju

sa strujom, npr. električni automobil u proseku šteti vozaču koji vozi 25.000 km godišnje oko 850 evra. Električna vozila se mogu puniti bilo gde kod kuće, parkingu, na poslu, na stanicama itd.

Najbrži metod punjenja električnih automobila poznat je kao DC brzo punjenje. Preko njega većina električnih automobila dostiže 80% punjenja za 30 minuta. Takođe, vlasnik vozila može da poveže svoju stanicu za punjenje na solarne panele kuće i može imati koristi od 0-ugljenika.

Akustičko zagađenje je štetno po javno zdravlje. Motori sa unutrašnjim sagorevanjem vozila na benzin i dizel glavni su izvor akustičkog zagađivanja, štete po životnu sredinu i zdravlje ljudi. Procentualni porast električnih automobila u našoj zemlji doprineće i smanjenju akustičkog zagađenje uzimajući u obzir motorna vozila sa unutrašnjim sagorevanjem kada se kreću brzinom od 100km/h njihova unutrašnja buka je oko 70 db. Sve zemlje EU i druge zemlje omogućavaju finansijska favorizovanja za potrošače koji kupuju električna vozila. Stvaranjem zakonskog okvira za električna vozila u našoj zemlji, kao i finansijskim subvencijama koje se daju ljudima koji poseduju ili su zainteresovani za kupovinu ovih vozila, vozni park na Kosovu do 2030. godine može da se poveća i do 20% električnih vozila.

#### *4. Uskraćivanje prava na korišćenje zatamnjениh stakala*

Važećim zakonom o vozilima ne predviđa se upotreba proizvedenih i homologovanih materijala za zatamnjivanje stakala, kao ni sertifikacija vozila koja imaju stakla od ovog materijala.

Ovim zakonom je predviđeno da Ministarstvo unutrašnjih poslova podzakonskim aktom uređuje upotrebu i dozvolu za ugradnju zatamnjениh stakala na vozilo, u skladu sa standardima EU, član 86. stav 3.

Na osnovu gore navedenog člana, MUP je Administrativnim uputstvom br. 07/2019 o registraciji vozila, odnosno članom 26. regulisalo pitanje korišćenja zatamnjениh stakala na sledeći način:

- Zatamnjena stakla mogu imati svi građani samo za ona vozila koja su proizvedena kao takva od samog proizvođača vozila.
- Dokazi o posedovanju zatamnjениh stakala nakon nalaza tehničkog pregleda upisuju se u SRV-u u rubrici "napomena".
- Zabranjeno je postavljanje zatamnjene nalepnice za zatamnjivanje na staklima vozila, osim u vozilima državnih institucija kada se to odredi odlukom ministra MUP-a.

Prema važećem zakonodavstvu građani nemaju pravo da postavljaju foliju ili bilo koji drugi materijal radi zatamnjivanja stakala u vozilu, svako ko postavi foliju ili bilo koji drugi materijal radi zatamnjivanja stakala kažnjava se za prekršaj, član 204. Zakona br.05/L-088 o pravilima saobraćaja.

Zabrana korišćenja materijala za zatamnivanje stakala je u suprotnosti sa Uredbom R-43 Ekonomske komisije za Evropu (UN/ECE), za jednoobrazne odredbe u vezi sa odobravanjem materijala za sigurnosno staklo i njihovom ugradnjom u vozila.

Nepravedno je i nerazumno ne dozvoliti zatamnjenje stakala vozila sa proizvedenim i homologovanim materijalima od strane proizvođača.

Prema Uredbi R-43 Ekonomske komisije za Evropu (UN/ECE), do 30% stakala za vozila se ne naziva zatamnjenim jer se ovde radi o samom staklenom materijalu, dok se preko 30% naziva zatamnjenim staklima.

Vozilo sa zatamnjenim staklima imaju beneficije i štite od:

- Bolesti uzrokovane UV/IR sunčevim zracima (posebno za ljude koji imaju kožne bolesti, bolesti očiju, itd.)
- Sijanje svetla, koje može dovesti do udesa kao razlog zaslepljenosti,
- Zdravlje putnika u vozilu u slučaju udesa kada se staklo razbije.
- Unutrašnjost vozila.

Takođe, ovi materijali štede od velike potrošnje goriva vozila jer snižavaju temperaturu u putničkoj kabini i shodno tome klima uređaj radi u niskim režimima.

Uzimajući u obzir ove prednosti koje homologovani i sertifikovani materijali donose vozilu, njihovo postavljanje se smatra korisnim za bezbednost na putevima, ekonomiju i životnu sredinu.

#### *5. Negativan uticaj na kvalitet tehničkog pregleda*

U važećem Zakonu o vozilima nije regulisano pitanje dobijanja ili oduzimanja sertifikata (overavanja) inspektora tehničke ispravnosti vozila ili izricanja novčanih kazni.

Nedostatak zakonskih odredbi za nadzor rada inspektora vozila uticao je na nedostatak kvaliteta tehničkog pregleda vozila, odnosno na odgovornost inspektora na nezadovoljavajućem nivou.

Dužnosti, nadležnosti i odgovornosti osoblja centra moraju biti jasno definisane.

Njihov rad moraju nadgledati odgovarajuće institucije. Ove institucije će pratiti njihov rad i u slučaju da ne postupaju u skladu sa utvrđenim pravilima biće izrečene mere kao što su: mandatna novčana kazna, obustava ili oduzimanje sertifikata.

Na osnovu dokaza Odeljenja za inspekcije – Odsek za inspekciju tehničkog pregleda, u nedostatku zakonskih odredbi za prekršaje koje su počinili inspektori, kažnjeni su rukovodioci centara tehničkog pregleda i vlasnik subjekta. Tokom 2020. godine za ove prekršaje na mandatne novčane kazne kažnjeno je 60 rukovodilaca i 20 vlasnika CTP-a, 2021. godine kažnjen je 71 rukovodilac i 15 vlasnika, a za devet meseci u 2022. godini kažnjeno je 48 rukovodilaca i 5 vlasnika.

Prema tački 1(f) Dodatka V Direktive 2014/45 o periodičnom ispitivanju tehničkog pregleda vozila i njihovih prikolica, inspektor tehničke ispravnosti vozila se oduzima ili obustavlja

ovlašćenje ako ne ispunjava zahteve za ovlašćenje, napravio velike nepravilnosti, gubi ugled i utvrđeni su negativni rezultati tokom revizije.

b) Nadzorni tela centara za tehnički pregled vozila.

U važećem Zakonu o vozilima nisu obuhvaćene sve dužnosti i zahtevi predviđeni Dodatkom V Direktive 2014/45 o periodičnom ispitivanju tehničkog pregleda vozila i njihovih prikolica, gde je definisan delokrug rada nadzornih tela, kao i donošenje podzakonskog akta o organizaciji, dužnostima i zahtevima nadzornih tela.

Nadzorna tela prema definicijama iz Dodatka V direktive imaju važnu ulogu u bezbednosti saobraćaja na putevima za obavljanje profesionalne delatnosti prema traženom kvalitetu, na smanjenju auto kriminala (kloniranje, manipulacija i promet vozila), povećanju državnog budžeta, kvaliteta tehničkog pregleda vozila i osoblja centara, bezbednija vozila na putu, čistija životna sredina, očuvanje zdravlja ljudi.

Takođe, nadzorna tela u svim zemljama EU-e imaju veoma posebnu i važnu ulogu u bezbednosti na putevima i oblasti auto kriminala.

Nadzorna tela pozitivno utiču na tržište vozila i privredu građana jer kada građanin kupi vozilo registrovano na Kosovu, to vozilo može biti primer sa 120.000 kilometara, a u stvarnosti ima 500.000 kilometara. Ovo stanje šteti privredi građana jer je vozilu sa 120.000 kilometara potrebno održavanje po znatno nižim finansijskim troškovima od onog sa 500.000 kilometara jer je ovom drugom potreban kapitalni remont, što znači (zavoji, klipovi, prstenovi, pumpa za vodu ili ulje, injektor itd.).

Istovremeno nadzorno telo igra važnu ulogu na crnom tržištu vozila kao i kloniranju i prometu vozila, gde direktno utiče na očuvanje bezbednosti na putevima, punjenje budžeta u slučaju carinjenja, registracije kao i zaštite privrede građana.

Neki tehnološki sistemi koji se koriste u centrima tehničkog pregleda imaju mogućnost čuvanja vrednosti testa sa nekadašnjim merenjima, kao i omogućavanje intervencija za vrednost testa izmerenim mernom opremom. To podrazumeva manipulisanje vrednosti testa i nesprovođenje Dodatka V Direktive 2014/45 o periodičnom testu tehničkog pregleda vozila i njihovih prikolica. Ova pojava se ne može sprečiti i ova situacija je rezultirala činjenicom da na Kosovu nakon prvog pregleda 98% vozila prođe tehničku ispravnost.

Nadzorno telo na osnovu dodatka V povećava tehnike praćenja sprečava intervencije u vrednostima testa, a sve to ima pozitivne rezultate u bezbednosti na putevima, kvalitetu tehničkog pregleda vozila i čistije životne sredine i praćenju rada osoblja.

#### *6. Nesigurnost u grupnom prevozu dece*

U važećem Zakonu o vozilima, članom 71. predviđa se da vozilo za grupni prevoz dece mora, pored opštih zahteva za vozila određenih u zakonu koji određuje u zakonodavstvu oblast saobraćaja, ispunjavati i posebne tehničke zahteve koji garantuju bezbednost dece.

Zakonom o vozilima i Zakonom o drumskom transportu nisu definisani posebni tehnički uslovi koje vozilo treba da ima za obavljanje grupnog prevoza dece. U zakonu takođe nedostaje zakonski okvir da se ovo pitanje reguliše podzakonskim aktom.

Zbog neutvrđivanja ovih posebnih zahteva za grupni prevoz dece, postoji rizik da se njihov prevoz obavlja vozilima koja ne ispunjavaju bezbednosne i ekološke uslove.

#### *7. Negativan uticaj na ekonomiju, životnu sredinu i zdravlje građana vezano za putnu i ekološku taksu*

Važeći zakon o vozilima ne predviđa nijednu odredbu koja reguliše pitanje putne i ekološke takse. Ovo pitanje je predviđeno Zakonom 04/L-117 o cestovnoj i ekološkoj taksi vozila. Prema ovom zakonu, cestovna taksa je 40 evra za vozila ispod 3.5 tone i 90 evra za vozila od 3.5 tona i preko 3.5 tona, dok je ekološka taksa određena na 10 evra za vozila do 3.5 tona i 30 evra za vozila od 3.5 tona i preko 3.5 tona.

Pored gore utvrđenih taksi, građani Kosova su dužni da plate taksu koju zahteva opština za vlasnika vozila u iznosu od 10 evra prilikom registracije vozila, član 5. Administrativnog uputstva br. 07/2011 o nalogima zabrane opštinskih usluga za obavezu plaćanja poreza na imovinu. Uslov vlasništva nad vozilom koji zahteva Opština je nepravičan jer se vlasništvo nad vozilom dokazuje kupoprodajnim ugovorom. Takođe je nelogično da se traži ova taksa na ime vlasništva vozila. Opštinsku taksu kojom se građani uslovljavaju da registruju svoja vozila Ombudsman je okarakterisao kao kršenje ljudskih prava (<https://www.monitor.al/komunat-vjelin-mbi-3-milione-euro-nga-taksat-per-vetura/>). Za registraciju vozila građanin plaća takse utvrđene zakonskim odredbama i nelogično je izvršiti uplatu i za vlasništvo nad vozilom kada se zna da prilikom registracije, zakon o vozilu i uputstvo o registraciji vozila ne predviđaju ovo.

Putna taksa predviđena u Prilozima B i C Zakona br. 04/L-117 je utvrđena bez razvrstavanja kategorija vozila, npr. vozilo mase od 3600 kg plaća isti iznos kao i vozilo mase 40.000 kg. Taksa utvrđena prema ovom prilogu je nerazumna s obzirom da vozilo od 40.000 kg više oštećuje put od vozila sa 3600 kg i isti iznos od 90€ se primenjuje za oba.

Takođe, ovom zakonu nedostaje klasifikacija ekoloških taksi prema stopama zagađenja kao što je predviđeno standardima Uredbe 2018/858 i 2003/96 EU (g/km CO<sub>2</sub> koje ispuštaju vozila).

Električna vozila i prikolice ne generišu ekološko zagađenje u pogledu ispuštanja gasova, jer nemaju motor sa unutrašnjim sagorevanjem. Primena taksi za ovu kategoriju je nepravična.

#### *8. Negativan uticaj na odobrenje vozila, bezbednost na putevima, tržište vozila, privredu građana i državni budžet;*

Zakon br. 05/L-132 o vozilima i Zakon br. 08/L-004, o izmenama i dopunama Zakona br. 05/L-132, ne obuhvataju nove Uredbe (EU) 2018/858 i 2019/2144 za sprovođenje 2018/858 kao i Direktive 2005/64 EZ.

- a) Uredba 2018/858 utvrđuje administrativne odredbe i tehničke zahteve za odobrenje tipa i stavljanje na tržište svih novih vozila, sistema, komponenti i posebnih tehničkih jedinica, i za odobrenja individualnih vozila, za stavljanje na tržište i stavljanje u upotrebu delova i opreme

koje mogu predstavljati ozbiljan rizik za pravilno funkcionisanje osnovnih sistema vozila, zahteva za nadgledanje tržišta vozila, sistema, komponenti i posebnih tehničkih jedinica koje podležu odobrenju kao i zahteva za nadgledanje tržišta delova i oprema za takva vozila.

b) Uredba 2019/1244 utvrđuje uslove za odobrenje tipa vozila i sistema, komponenti i posebnih tehničkih jedinica projektovanih i izrađenih za vozila u odnosu na njihove opšte karakteristike i bezbednost kao i za zaštitu i bezbednost putnika i ugroženih korisnika na putu, odobrenje tipa vozila u pogledu sistema za praćenje pritiska u gumama i njihove bezbednosti, efikasnosti goriva i emisije CO<sub>2</sub> i odobrenje tipa proizvedenih guma u pogledu njihove bezbednosti i ekoloških performansi.

c) Direktiva 2005/64 EZ, takođe utvrđuje administrativne i tehničke odredbe za odobrenje tipa vozila kako bi se osiguralo da se sastavni delovi i njihovi materijali mogu ponovo koristiti, reciklirati i vratiti u minimalnim procentima definisanim u Dodatku 1 Direktive i posebne odredbe koje obezbeđuju da upotreba sastavnih delova ne prouzrokuje rizik po bezbednost ili životnu sredinu.

d) U važećem zakonu nedostaje podobnost vozila koja se vraćaju u saobraćaj nakon udesa sa velikim oštećenjima. Ovo pitanje ugrožava bezbednost na putevima i ima uticaj na životnu sredinu. S obzirom da naknade koje građani dobijaju za popravku ili ponovno osposobljavanje vozila udesa nisu uvek dovoljne za potpunu popravku uzimajući u obzir da auto-servisi nisu licencirani i, imaju nedostatak znanja, posebno u pogledu ponovnog osposobljavanja pametnih ili telematskih uređaja u vozilu. S druge strane, građani ne znaju koliko je kvalitetan posao popravke, stoga treba imati nezavisnu službu koja će građaninu potvrditi profesionalnu popravku ili utvrditi eventualne nedostatke, kako bi se potpuno osposobljeno vozilo vratilo na putu za kretanje.

e) Takođe u važećem zakonu su isključene iz tretmana iz aspekta uslova pogodnosti, korišćenje šumskih i poljoprivrednih vozila u skladu sa praksom EU. Danas se takva vozila uvoze iz trećih zemalja u smislu tehničkih standarda i bez odobrenja u skladu sa dozvoljavanjem njihove upotrebe u EU. Upotreba ovakvih vozila, bez tehničkih standarda ili bez prethodnog pregleda ispunjenosti tehničkih uslova, može imati posledice po njihove korisnike, ali i po javno zdravlje sa stanovišta zagađenja kada se uzme u obzir da motorna zapremina poljoprivrednog vozila zagađuje od 30 do 50 puta više od automobila.

#### *9. Zabuna tokom sprovođenja zakonskih odredbi*

a) U članu 76. i 77. važećeg Zakona o vozilima predviđeno je da se tehnički pregled vozila vrši jednom godišnje za redovnu registraciju, i svakih šest meseci za kategorije vozila kao što su auto-škole, taksi vozila, vozila za iznajmljivanje, itd. Dok je u članu 54. tačka 1.4 predviđeno da kao uslov prilikom registracije vozila dokaz (uverenje) o tehničkom pregledu ne sme biti stariji od 30 dana. Iz ovog rezultira da postoji neusaglašenost između ovih odredbi jer u jednoj odredbi rok važenja tehničkog pregleda je godinu dana odnosno šest (6) meseci, dok je u drugoj odredbi rok jedan (1) mesec.

Ovom nedoslednošću odredaba oštećeni su građani jer su nakon isteka roka važenja uverenja od mesec dana, prinuđeni da ponove tehnički pregled vozila zbog rok važenja propisanog članom 54. stav 1. zakona.

- b) U članu 76. propisano je da se tehnički pregled vrši 1 (jedan) put godišnje za kategorije navedene u ovoj odredbi. Stav 3. ovog člana isključuje nova vozila 4 godine nakon prve registracije.

Dok kategorije vozila iz člana 77. vrše tehnički pregled svakih šest (6) meseci. Iz ovoga se vidi da je član 77. u suprotnosti sa članom 76. jer su nova vozila iz člana 77. dužna da vrše tehnički pregled svakih šest (6) meseci bez obzira da li je vozilo novo.

Iz onoga što je gore rečeno rezultira se da građani i institucije Kosova, prilikom vršenja tehničkog pregleda za vozila iz člana 77. bili zbunjeni kada treba da izvrše tehnički pregled nakon prve registracije za nova vozila zbog kontradiktorne odredbe.

- c) Osovinsko opterećenje je regulisano Zakonom o vozilima br. 05/L-132 i Zakonom o pravilima drumskog saobraćaja br. 05/L-088.

Zakon o vozilima br. 05/L-132 reguliše pitanje osovinskog opterećenja na sledeći način:

Novčanom kaznom od sto trideset (130) € kazniće se vozač koji upravlja vozilom koje ne ispunjava uslove utvrđene za ukupnu masu, dimenzije i osovinsko opterećenje vozila.

Novčanom kaznom od šesto (600,00) € kazniće se pravno lice ili institucija u čije ime i u okviru ovlašćenja postupa lice iz stava 2. ovog člana.

Zakon o pravilima drumskog saobraćaja br. 05/L-088, član 174 reguliše pitanje osovinskog opterećenja, navodimo;

1. Vozilu u drumskom saobraćaju zabranjeno je opterećivanje sa većim teretom od dozvoljenog mase, utvrđenog u uverenju o registraciji vozila, da prekoračuje dozvoljeno osovinsko opterećenje ili da prekoračuje tehničke mogućnosti puta.

2. Suprotno stavu 1. ovog člana, dozvoljeno je prekoračenje od 3% ukupne dozvoljene mase i osovinskog opterećenja utvrđenog posebnom odredbom, odnosno iznad najveće dozvoljene mase i dozvoljenog osovinskog opterećenja utvrđenog u saobraćajnoj dozvoli, odnosno iznad mogućnosti koje dozvoljava kvalitet puta, propisano saobraćajnim znakom, pod uslovom da zbog karakteristika tereta i drugih dozvoljenih okolnosti, nije bilo moguće utvrditi masu tereta na mestu opterećenja.

4. Vozač vozila koji postupa suprotno odredbama ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom kaznom od četrdeset (40) evra.

5. Novčanom kaznom od dvesta (200) do šeststo (600) evra kazniće se za prekršaj pravno lice ili institucija u čije je ime i u okviru čijeg ovlašćenja postupa lice iz stava 3. ovog člana.

Iz ovoga proizilazi da postoji neusaglašenost između ovih odredbi.

U praksi imamo slučajeve kada je Policija Kosova izrekla različite kazne za isti prekršaj za prekoračenje osovinskog opterećenja (preko težine). Izricanjem ovih kazni za prekršaj iste prirode stvara se nejednakost prema građanima.

#### *10. Negativan uticaj na životnu sredinu, društveni i ekonomski uticaj kao i porast auto kriminala*

Prema važećem Zakonu o vozilima (član 44), vozila starija od deset (10) godina i ona koja ne ispunjavaju standard Euro 4 se ne mogu uvoziti na Kosovo.

U zemljama EU, prema standardima, ne postoje uslovi zastarelosti prilikom uvoza vozila. Standardi za uvoz vozila u Evropsku uniju su ekološki i bezbednosni.

Utvrdivanje uvoza prema starosti nije dobar metod jer omogućava uvoz vozila sa više kilometara sa visokim stepenom amortizacije, a to se radi u cilju postizanja povoljnije cene na domaćem tržištu.

Vozila starosti do deset (10) godina, ako se uvoze se u dobrom stanju, imaju visoku cenu i kao takva su neizdrživa za ekonomski nivo našeg društva. Isto tako, za prodavce vozila do deset (10) godina u dobrom i tehničkom ispravnom stanju nisu isplativa, jer se na visoku nabavnu vrednost dodaju uvozne takse od oko 30%, pa domaće tržište to ne može da izdrži.

Statistike pokazuju da se u velikom broju slučajeva uvezena vozila amortizuju sa mnogo pređenih kilometara, koja se vraćaju za prodaju na domaćem tržištu, dostižući tako prihvatljivu vrednost za tržište i domaćeg kupca Kosova, uprkos nerealnim kilometrima.

Za modifikacije koje se vrše unutar Kosova (nakon carinjenja) i odobravanja slobodnog kretanja, vozilo se može modifikovati u skladu sa tehničkim kriterijumima za odobrenje modifikacija. Kriterijumi za uvoz vozila bilo koje kategorije nisu preduslovi ili kriterijumi za odobrenje modifikacija koje su izvršene u vozilu nakon uvoza/carinjenja! Kriterijum ostaje tehnička podobnost sa potrebnim nivoom bezbednosti i ekoloških standarda

#### *11. Društveni uticaj na privredu građana, bezbednost na putevima i životnu sredinu*

a) Važeći zakon o vozilima (član 63.) propisuje da u slučaju promene vlasnika vozila građani moraju da odjave vozilo, i novi vlasnik je dužan da od početka sledi proceduru registracije vozila, uključujući tehnički pregled, osiguranje vozila, taksu registracije, putnu i ekološku taksu, opštinsku taksu i itd.

Prilikom registracije vozila na Kosovu, primenjuju se sve takse, osiguranje i tehnički pregledi sa rokom važenja od jednu (1) godine, ovaj rok važenja treba da se produži i u slučaju promene vlasnika bez odjave vlasnika.

Na Kosovu, broj vozila koja menjaju vlasništvo iznosi oko 60.000 do 70.000 godišnje. Tako da su ovi ljudi od početka prinuđeni da plaćaju takse oko 7.490.000, s obzirom da je registraciona taksa oko 107 evra.

Uzimajući u obzir da zakon obavezuje ove uslove i prepreke prilikom registracije vozila, to se negativno odražava na fizička i pravna lica, što rezultira negativnim uticajem na njihovu ekonomiju.

b) Takođe, članom 43. stav 2. Zakona o vozilima, propisano je da vlasnik vozila ne može da registruje vozilo ili da izvrši promenu vlasnika ukoliko ne plati kaznu za prekršaj u drumskom saobraćaju, što je nepravično jer su građani uslovljeni da registruju motorno vozilo izmirenjem saobraćajnih kazni kada je to regulisano Zakonom o izvršnom postupku i drugim zakonima na snazi.



Kao razlog neplaćanja kazni od strane građana, automatski se održava i neregistracija vozila, gde kao posledicu građani učestvuju u saobraćaju, bez registracije, bez osiguranja i bez tehničkog pregleda. Kada ova vozila učestvuju u drumskom saobraćaju i učestvuju u nezgodama, nanose veliku štetu bezbednosti na putevima i ekonomiji zemlje, uzimajući u obzir da su vozila bez tehničkog pregleda i neosigurana, i kao posledica kada su prouzrokuju nezgodu sa fatalnim ishodom, telesnim povredama i materijalnom štetom, naknadu štete snosio je ured.

Praksa pokazuje da su mnogi građani tuženi na sudu od strane ureda za osiguranje zbog navraćanja sredstava za štetu koju su pričinili u drumskom saobraćaju gde su prouzrokovali nezgode u kojima nisu imali registraciju.

Prepreke za registraciju automobila takođe su štetne za domaća poslovanja, automobilsku industriju, kao i državni budžet. Naplata taksi i novčanih kazni za saobraćajne prekršaje vrši se putem drugih mehanizmima a ne prilikom registracije vozila, npr. u prekršajnoj prijavi na poledini piše: „Nad prestupnikom koji ne uplati iznos u roku od 15 dana ili ne podnese pritužbu u roku od 8 dana primenjuju se odredbe zakona o izvršnom postupku“.

Članom 51. uslovljava se registracija vozila sa vozačkom dozvolom. Ova radnja ima finansijske implikacije za stranke koje nemaju vozačke dozvole i dužne su da javnobeležničkim aktom odrede korisnika vozila, što stvara dodatne troškove. Celokupan sistem registracije vozila povezan je sa sistemom vozačkih dozvola, pa se podaci dobijaju onlajn i nema potrebe da se traži dokaz o vozačkoj dozvoli.

c) Članom 61 stav 2.3 utvrđen je rok važenja potvrde o registraciji vozila samo za motocikle, mopede, lake četvorocikle, četvorocikle, lake trocikle, trocikle, kamp prikolice ili muzejska vozila, a ne za druge kategorije vozila.

Prema članu 64. važećeg Zakona, registarske tablice se mogu čuvati jednu (1) godinu samo za isto vozilo. Mnogi građani su izrazili nezadovoljstvo u vezi sa čuvanjem registarskih tablica jer nije im omogućeno čuvanje registarskih tablica za drugo vozila kategorije, npr. kada građanin proda vozilo, čuvaju se registarske tablice za naredno vozilo, kao i mogućnost registracije vozila za manje od godinu dana.

### *12. Uskraćivanje prava posedovanja vozila muzejske vrednosti ispod 35 godina*

U važećem zakonu, vozilom muzejske vrednosti smatra se vozilo koje je starije od 35 godina i koje je očuvano i tehnički dobro održavano, kao i prilagođeno izvornoj i konstruktivnoj strukturi i formi, dok je prema članu 3. tačka 7. Direktive 2014/45 vozilo od istorijskog značaja smatra se svako vozilo koje iz države članice registracije ili jedno od njenih ovlašćenih i imenovanih tela smatra istorijskim i koje ispunjava sve sledeće uslove;

- prvi put je proizvedeno ili registrovano najmanje pre 30 godina;
- čija specifična vrsta, kako je utvrđeno u relevantnom zakonu EU ili nacionalnom zakonu, ne proizvodi se više;
- istorijski sačuvano i održavano u prvobitnom stanju i nije pretrpelo suštinske promene u tehničkim karakteristikama svojih glavnih delova.

Iz gore navedenog rezultat je da je definicija istorijskog vozila i uslovi koji su potrebni da bi se ono smatralo takvim, u suprotnosti sa gore navedenom Direktivom.

### *13. Preopterećeni postupci prilikom registracije vozila*

a) Trenutno se na Kosovu registracija vozila vrši u Centrima za registraciju vozila u okviru MUP-a. Da registruju vozilo, građani se danas suočavaju sa birokratizovanim uslovima i procedurama. U nedostatku istih digitalnih usluga, prinuđeni su da fizički posećuju centre za registraciju vozila. U ovim centrima stvaraju se gužve i dugo čekanje za građane, što takođe rezultira gubitkom vremena i finansijskim troškovima.

Nedostatak digitalizacije usluga prilikom registracije vozila negativno utiče na klimu i obnovljive resurse, kao i povećava korišćenje prirodnih resursa, npr. korišćenje papira, korišćenje električne energije, korišćenje štampača, goriva. Smanjenje udaljenosti koju opisuju građani za 5000 km godišnje prilikom registracije vozila, digitalizacija postupaka registracije vozila, kao i pružanje onlajn usluge su ekvivalentne sa 3000 vozila sa manje godina u saobraćaju ili ekvivalentne sa 2T CO<sup>2</sup>, smanjenje vozila u saobraćaju, energetska efikasnost, smanjenje utrošenog goriva.

U roku od godinu dana sa ovim politikama, očekuju se rezultati prilikom registracije vozila, na osnovu studija zemlje, ovo su približni podaci.

- 19000 kw energije uštedeno smanjenjem papira
- 11000 kw energije uštedeno od štamparskih uređaja
- 400.000 litara goriva godišnje
- 5000 litara ulja za manje od godinu dana
- 1000 guma manje godišnje
- 1000 filtera za ulje, dizela, benzina manje otpada.

Sa digitalnim uslugama građanin štedi vreme i novac prilikom registracije vozila, što takođe pozitivno utiče i na zelene politike, što bi trebalo da bude cilj MUP.

b) Takođe, procedura za produženje registracije vozila je ocenjena kao administrativno opterećenje za građane i institucije. S obzirom da je vlasnik vozila obavezan da se svake godine pojavi u Centru za registraciju vozila da bi se potvrdi o registraciji vozila overila pečatom CRV-a i da plati administrativne takse za registraciju.

Sve dok je registrovano jednom, ova procedura je nepotrebna jer opterećuje sistem registracije vozila ponovljenim podacima za svaku godinu za istog vlasnika i za isto vozilo.

Iz prakse nekoliko razvijenih zemalja, ova praksa produženja registracije vozila za svaku godinu se ne primenjuje. Građanin, osim tehničkog pregleda vozila, osiguranja vozila, plaća centru za registraciju samo redovne godišnje takse za posedovanje vozila, a da ne mora da dobija potvrdu od Centra za registraciju vozila za svaku godinu.

#### *14. Ograničavanje konkurencije – podele tržišta, nametanje izbora usluge unutar opštine ili regiona*

U članu 89. stav 3. Zakona o vozilima propisano je da se tehnički pregled vozila može obaviti samo na teritoriji opštine u kojoj se nalazi prebivalište vlasnika vozila ili u okviru regiona ako u opštini ne postoji subjekt za tehnički pregleda. Na osnovu mišljenja datog od strane autoriteta

konkurencije, ograničenje usluge tehničkog pregleda u okviru prebivališta je u suprotnosti sa članom 5. Zakona br. 08/L-956 (utvrđeno je i Zakonom br. 03/L-229) o zaštiti konkurencije.

Prema ovoj oceni, *ograničavanje konkurencije/podele tržišta*, potrošačima nameće izbor usluga ili proizvoda u okviru određenog geografskog područja, dakle ograničava ih i usmerava na određene opštinske ili regionalne operatere u slučaju pružanja usluga tehničkog pregleda vozila, stoga sa stanovišta konkurencije, zakoni i uredbe koje ograničavaju broj ekonomskih operatera na relevantnom tržištu i ograničavanje primanja usluga, nisu u skladu sa pravilima i praksom konkurencije. Takođe, u članu 6 Administrativnog uputstva br.02/2011 o načinu i kriterijumima za definisanje relevantnog tržišta, geografsko tržište se smatra teritorijom Republike Kosovo, dok se tržište proizvoda smatra proizvodom centara za tehnički pregled vozila.

### Poglavlje 1.3. Zainteresovane strane

Slika 1: Pregled zainteresovanih strana na osnovu definicije problema

Naziv zainteresovane strane	Uzroci sa kojima je strana povezana	Efekti sa kojima je stranka povezana	Način na koji je strana povezana sa ovim uzrokom (uzrocima) ili efektom (efektima)
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture, relevantna odeljenja	Pravni nedostaci	Administrativna opterećenja Nedostatak kapaciteta Administrativne barijere	Direktno
Ministarstvo finansija, rada i transfera	Pravni nedostaci	Postepenost putne i ekološke takse u suprotnosti sa EU standardima	Direktno
Ministarstvo unutrašnjih poslova, Departman za registraciju vozila	Pravni nedostaci	Administrativna opterećenja/barijere	Direktno
Civilno društvo	Nizak nivo kvaliteta, usluga i bezbednosti na putevima	Administrativna opterećenja/barijere	Indirektno
Udruženja tehničkih pregleda	Bezbednost na putevima i zaštita životne sredine	Usklađivanje sa zakonodavstvom EU	Direktno

#### **Poglavlje 1.4. Sprovođenja EU acquis-a**

Tokom pripreme ovog koncept dokumenta, odeljenje za infrastrukturu MŽSPP je ocenilo primenu EU acquis-a u oblasti vozila. MŽSPP smatra da deo koji propisuje podobnost vozila, kalibraciju opreme za tehnički pregled, dobijanje ili oduzimanje sertifikata inspektorima tehničke ispravnosti vozila, tehničkog pregleda, taksa na ugljenik, uvoz vozila, materijali za zatamnjenje stakala homologizovani prema proizvođaču, nadzorna tela, vozila vraćena u saobraćaju nakon velikih nezgoda i vozila muzejske vrednosti biće uvrštena u novi zakon.

Akti EU-e koji regulišu oblast vozila su sledeći:

- Uredba (EU) 2018/858/(EU) Evropskog parlamenta i Saveta od 30. maja 2018. godine o usvajanju i nadzoru tržišta vozila i prikolica, njihovih sistema, komponenti i zasebnih tehničkih jedinica namenjenih za ova vozila.
- Uredba (EU) 2019/2144/EU Evropskog parlamenta i Saveta o tehničkim informacijama potrebnim za ispitivanje kontrole proizvoda koji se ispituju, o upotrebi preporučenih metoda dokaza i utvrđivanju detaljnih pravila u vezi sa formatom podataka i procedure za pristup tehničkim informacijama u vezi sa sprovođenjem 2018/858;
- Uredba (EU) 2019/621/(EU) Evropskog parlamenta i Saveta (commission impemente regulare 2019/621.) o zahtevima za odobrenje tipa za motorna vozila i njihove prikolice, i sisteme, komponente i zasebne tehničke jedinice namenjene za takva vozila, u vezi sa njihovom opštoj bezbednosti i zaštitom putnika u vozilu i ugroženih učesnika u saobraćaju.
- Direktiva 2014/45 (EU) Evropskog parlamenta i Saveta od 3. aprila 2014. o periodičnom tehničkom pregledu vozila i njihovih prikolica.
- Direktiva 2014/46 (EU) Evropskog parlamenta i Saveta od 3. aprila 2014. o registraciji vozila.
- Direktiva 2014/47 (EU) Evropskog parlamenta i Saveta od 3. aprila 2014. o kontroli komercijalnih vozila na putu.
- Uredba 167/2013/(EU) Evropskog parlamenta i Saveta od 5. februara 2013. o odobrenju i nadzoru tržišta poljoprivrednih i šumskih vozila;
- Uredba (EU) 168/2013/EU Evropskog parlamenta i Saveta od 15. januara 2013. o odobrenju i nadzoru tržišta vozila sa dva, tri i četiri točka.
- Direktiva 2005/46 (EU) Evropskog parlamenta i Saveta od 26. oktobra 2005. o odobrenju tipa motornih vozila u vezi sa njihovom ponovnom upotrebom, reciklažom i njihovom popravkom.
- Uredba 540/2014/ (EU) Evropskog parlamenta i Saveta od 16. aprila 2014. o nivou buke i zameni prigušivača-izduvnih cevi.

- Direktiva 2006/1 (EU) Evropskog parlamenta i Saveta od 18. januara 2006. o korišćenju iznajmljenih vozila bez vozača za prevoz robe na putu.
- Direktiva 2000/53 (EU) Evropskog parlamenta i Saveta od 18. septembra 2000. o vozilima isključenim iz prometa

## Poglavlje 2: Ciljevi

Ovaj koncept dokument predviđa ove ciljeve:

- Uvoz vozila prema bezbednosnim i ekološkim standardima;
- Favorizovanje električnih i hibridnih vozila tako da će do 2030. godine vozni park na Kosovu biti 30% sastavljen od njih;
- Praćenje istorije vozila od uvoza do kraja njegovog životnog ciklusa;
- Nulta vizija nezgoda sa fatalnim ishodom u drumskom saobraćaju do 2050. godine;
- Zaštita zdravlja građana, smanjenje zagađenja životne sredine, merenjem gasova i isparljivih organskih komponenti PN koje ispuštaju vozila sa motorima sa unutrašnjim sagorevanjem, kao i primena takse na ugljenik u skladu sa evropskim zakonodavstvom, prema g/km. emisije CO2 iz vozila.

Slika 5: Relevantni ciljevi Vlade

Relevantni cilj	Naziv relevantnog planskog dokumenta (izvor)
Strateški cilj	Unapređenje bezbednosti saobraćaja i zaštite životne sredine
Specifični cilj	Bezbednija i ekološka vozila
Cilj politike	Rast bezbednosti na putevima, smanjenje zagađenja i razvoj automobilske industrije

## Poglavlje 3: Opcije

### *Poređenje sa drugim zemljama*

Prilikom izrade ovog koncept dokumenta ispitano je i analizirano kako je regulisana oblast homologacije uvoza vozila, tehničkog pregleda i registracije vozila:

### *Uvoz i homologacija vozila*

#### *Severna Makedonija*

Zakonski okvir za vozila u Makedoniji, utvrđuje procedure za puštanje vozila na tržište, početak upotrebe puštajući u saobraćaj i preduslove za upotrebu i uvoz. Zakon RSM priznaje homologaciju kao dozvolu, utvrđivanje usaglašenosti.

Zakon o vozilima navodi da nijedno drumsko vozilo ne može biti stavljeno na tržište ili u upotrebu ili da bude registrovano bez provjere usklađenosti sa zakonom o vozilima i aktima donetim na osnovu zakona o vozilima RSM. Procenu usklađenosti sprovode ovlašćeni tehnički subjekti. Ovi subjekti imaju obavezu da putnička vozila kategorije M1, koja se puštaju u promet ili stavljaju u upotrebu, utvrde (izmere/provere) njihovu potrošnju goriva i emisiju CO<sub>2</sub> i evidentiraju ih u dokumentaciji koju izdaju.

Što se tiče uvoznih kriterijuma, RSM ne sprovodi kriterijume starosti/godina, već sprovodi kriterijum EURO 4 za polovna putnička vozila, i Euro 5 za nova putnička vozila, transportna polovna vozila EURO 3 i 4 za nova vozila. Pravo promene kriterijuma uvoza je zakonom dato Vladi, odnosno Ministarstvu ekonomije.

Novim dopunama Zakona o vozilima dat je rok od 6 meseci za carinjenje svih vozila sa stranim registarskim tablicama ili bez domaćih registarskih tablica, vozila koja su odjavljena u zemljama iz kojih dolaze. Za iste su predviđene 50% jeftinije uvozne takse tako da se svi priključe u domaći vozni park nakon što dobiju sertifikat o usaglašenosti kroz identifikaciju i tehničku procenu [VIN, EURO Minimalna dozvoljena stopa, g/KM do CO<sub>2</sub>, Potrošnja goriva].

Takođe, predviđeno je i da se u slučaju da polovno putničko vozilo ne ispunjava uslove za uvoz, isto se može uvesti kao teretno vozilo ako ispunjava odgovarajuće uslove i dokaže ih postupkom tehničke službe za adaptaciju vozila sa zakonom o vozilima.

Vozila koja su nakon puštanja u saobraćaj nakon različitih okolnosti pretrpela popravke ili modifikacije koje se tiču tehničkih oznaka vozila, konstruktivnih parametara, neoriginalnih ugradnji od proizvođača itd. dužna su da prate proceduru individualnog odobrenje vozila koje je popravljeno/izmenjeno.

Zemlje, poput Albanije, Makedonije, Crne Gore i Srbije, imaju nultu carinu za vozila uvezena iz EU, dakle plaćaju samo PDV.

<https://www.albinfo.ch/per-50-ulen-shpenzimet-per-regjistrim-te-automjeteve-me-targa-te-huajane-maqedoni/>

<https://telegrafi.com/maqedoni-nga-ky-vit-nuk-te-importohen-vetura-euro-4/>

<https://www.dpshttr.al/mjete/importi-i-mjetit>

### **Crna Gora**

Za uvoz vozila u Crnoj Gori potrebno je:

1. Potvrda o registraciji (faktura za nova vozila)
2. Ugovor o prodaji od javnog beležnika
3. Lična isprava kupca ili boravišna dozvola za strance u Crnoj Gori,
4. Vozačka dozvola za kategoriju vozila
5. Tehničko odobrenje od strane ovlašćenog lica u Crnoj Gori („Official Gazette of Montenegro" br. 5/2015 i 63/2018)
6. Osiguranje samoodgovornosti

Kriterijumi za uvoz su doneti zakonom, i to EURO 4 za polovna vozila i EURO 6 za nova vozila. Registracija vozila je godišnja i tehnički pregled je godišnji. Za odgovarajuću kategoriju (hitna pomoć, policija, rent a car, pošta, taksu, itd.) primenjuju se 6-mesečni tehnički pregledi i na putu. Za polovna vozila koja nemaju COC, predviđa se da se izdaje u formi dokumenta proizvođača za potvrdu podataka proizvođača, dokument koji se pribavlja za svaku marku od njegovog

predstavništva u Crnoj Gori. (<https://www.gov.me/dokumenta/2b51bb86-ae4c-4e34-a9a0-2595158619b4>), isto važi i za nova vozila koja se kupuju van zemlje, bez obzira da li imaju COC, to mora da potvrdi domaće predstavništvo. Ovaj dokument se zajedno sa vozilom dostavlja ovlašćenom subjektu za homologaciju (5 uslužnih jedinica) u Crnoj Gori.

U Crnoj Gori, kao i drugim balkanskim zemljama (Makedonija, Srbija, Bosna, Hrvatska, Slovenija itd.), za svako vozilo koje se uvozi primenjuje se postupak kontrole prilikom uvoza, izuzev za vozila za koja se podnose razumni zahtev za izuzeće kao posebna vozila, kao što su: vojna, policijska, radna vozila, vozila lica na privremenim boravkom u Crnoj Gori, vozila za sportska takmičenja, diplomatska, vatrogasna, vozila humanitarnih misija itd.

### *Periodični tehnički pregled*

#### *Nemačka*

Tehnički pregled u većini zemalja Evropske unije vrši se u potpunosti u skladu sa direktivom 2014/45/EC. Dakle, u organizacionom aspektu, ali i u pogledu preduslova za licenciranje, tehničkih uslova i aspekata nadležnosti, svi su u istoj liniji.

Takođe, u sprovođenju ove direktive, svaka država ima nadzorno telo za kvalitet i profesionalnost centara, koji svojim izveštajima organu za licenciranje doprinosi poboljšanju kvaliteta i bezbednosti na putevima.

Pošto je više sličnosti nego razlika unutar zemalja EU ali i van nje, fokusiraćemo se na razlike kako bismo sagledali našu poziciju i poziciju regiona u poređenju sa njima.

Nemačka, kao država sa najvećim brojem vozila, ima takoreći 6 najvećih kompanija koje vrše tehničku kontrolu vozila u svim svojim zemljama ili 16 njenih republika. To su TUV Nord, TUV SUD, TUV Rheinland, Dekra, GTÜ, KÜS. Pored njih postoji još 11 kompanija sa malim brojem stanica za pružanje usluge periodičnog tehničkog pregleda.

Sva ova preduzeća povezana su preko onlajn sistema koji upravlja bazom podataka i beleškama sredstava u smislu unifikacije, standardizacije, harmonizacije i snabdevanja njima subjekata koji pružaju usluge. Ovo je nadzorni organ i dobavljač operativnog sistema.

Tih 6 velikih kompanija imaju pravo da pružaju uslugu na svojim lokacijama i na lokacijama drugih u obliku (franšize). Dakle, ako investitor želi da otvori tehnički pregled u Nemačkoj, lakše je i brže doći do servisa ulaskom pod okrilje jedne od ovih 6 velikih kompanija, a zatim nudi usluge pod njihovim imenom, sa % učešća, ali podložno standarda koje utvrđuje zakonodavstvo ali i subjekt date franšize (davalac franšize).

Učestalost tehničkog pregleda u Nemačkoj je 3+2+1+1, što znači da se nova vozila pregledaju posle 3 godine, zatim posle 2 godine i posle svake 5. godine. Ovde je vredno napomenuti da se ova frekvencija primenjuje samo na lične privatne automobile i prikolice do 750 kg, dok je za kombi vozila i teretna i putnička vozila frekvencija 1+1+1, tj. novo vozilo svake godine nakon prve registracije.

Uprkos ovim učestalostima, u slučaju vozila udesa sa većim oštećenjima, policija preko nadzornog tela može da zahteva pregled radi ponovnog osposobljavanja nakon popravke.

Takođe, putem obrazaca obaveštenja, nadzorni organ u rokovima isteka tehničkog pregleda 1 mesec pre isteka donosi obaveštenje o isteku, budući da je nastavak tehničkog pregleda nastavak prava na vožnju na putu, pošto je u većini zemalja EU ne postoji obaveza da građanin nakon prolaska tehničkog pregleda ode u registracioni centar po pečat CRV-a.

### *Registracija vozila*

Procedure registracije u našoj zemlji razlikuju se od mnogih zemalja EU, kao i od Nemačke. Pošto se još uvek primenjuje postupak za produženje registracije vozila u Nemačkoj, ovaj postupak se uopšte ne primenjuje. Da bi vozilo bilo legalno da bi moglo da se kreće u saobraćaju, mora da ima obavljen tehnički pregled vozila, da bude vozilo osigurano i da plati godišnju taksu instituciji koja je registrovala vozilo. Takođe, u Nemačkoj ne postoji postupak za produženje godišnje registracije, i odjava vozila se vrši onlajn.

#### *Republika Albanija*

Takođe, u Republici Albaniji se ne primenjuje postupak produženja registracije vozila, godišnje, kako se primenjuje kod nas. Prema našem zakonodavstvu, za registraciju prikolice se ne izdaje potvrda o registraciji, izdaju se samo registarske tablice. U Republici Albaniji daju treću registarsku tablicu za prikolice i ona se zove ponavljajuća tablica. Za to OOUDP izdaje obrazac. Neizdavanje registarskih tablica za prikolice izazvalo je nezadovoljstvo građana i ograničavanje kretanja prikolica u cilju prelaska granice. Promena vlasnika se vrši bez procedure obaveštavanja vozila, za razliku od nas, što je stvorilo dodatne troškove i budžetske implikacije kako za građanina tako i za instituciju.

#### *Crna Gora*

Registracija vozila je regulisana zakonima, uredbama i administrativnim uputstvima.

Registracija starih (muzejskih) vozila vrši se postupkom privremene registracije, po istom postupku i za redovnu registraciju. Saobraćajna dozvola se izdaje privremena.

Postupak registracije vozila za sportska takmičenja vrši se i postupkom privremene registracije vozila i privremeno se daje saobraćajna dozvola.

Saobraćajne dozvole su elektronske, ali ne i biometrijske i menjaju se svake godine, uz produženje registracije vozila, ili u slučajevima kada dođe do promene podataka o vlasniku i vozilu, menja se dozvola.

Proizvodnja registarskih tablica vrši se samo u jednom centru u Podgorici, a odatle se vrši distribucija u sve ostale centre.

Električna vozila su oslobođena svih plaćanja, dok hibridna vozila plaćaju nekoliko taksi.

Centar za registraciju vozila izdaje samo registarske tablice i saobraćajne dozvole, podaci se dobijaju onlajn.

Registracija vozila se ne vrši u roku od jednog dana, nakon podnošenja zahteva stranka mora da sačeka tri dana (3) da dobije saobraćajnu dozvolu. Dok u slučajevima kada zahtev nije potpun, treba sačekati osam (8) dana da se zahtev razmotri i onda će odgovor biti vraćen stranci kod koje treba da se kompletiraju dokumenti.

Svi dokumenti se skeniraju i čuvaju u arhivi, u štampanim i skeniranim fajlovima, dok se lična karta i pasoš ne čuvaju.

Za vozila sa ograničenim rokom izdaje se saobraćajna dozvola, a ne potvrda, kao kod nas.



### *Litvanija*

Što se tiče procesa registracije vozila, proces registracije vozila vrši se onlajn, uključujući i postupak promene vlasnika i promena registarskih tablica. U slučajevima promene vlasnika, novi vlasnik treba da potpiše kupoprodajni ugovor i priloži zahtev koji šalje u elektronskoj formi.

Novi vlasnik ima pravo da dobije registarske tablice prodavca ili čak da dobije nove tablice. Takođe, prodavac vozila ima pravo da zadrži registarske tablice, ali treba da ga registruje u sistemu dok nije vršio odjavu.

Registarske tablice su podeljene po gradovima. Broj registarskih tablica se takođe može izabrati onlajn. Za naručene registarske tablice cena je 1500 evra.

Centar za registraciju vozila instalirao je EUCARIS sistem za proveru vozila u 20 zemalja EU. Koji se nalazio u Centru za tehnički pregled i pre sprovođenja postupka tehničkog pregleda vozilo je prethodno provereno u EUCARIS sistemu.

Centar je bio organizovan po sistemu čekanja u redu. Centar je imao obavezu da obavesti vlasnike vozila o isteku perioda osiguranja i tehničkog pregleda. Nakon isteka roka, registarske tablice su postale nevažeće u sistemu. Policija je imala sistem i mogla je da izvrši proveru.

Muzejska vozila su registrovana za 10 godina. Dozvolu za registraciju muzejskih vozila izdaje Udruženje starih vozila, dok su vozila sa ograničenim rokom registrovana na trideset (30) dana.

Na osnovu navedene analize sa regulatornog aspekta svake zemlje, idealno rešenje bi bilo da se kombinuju modeli iz neke od njih, regulisanjem svakog pitanja.

Radna grupa za izradu Koncept dokumenta u oblasti vozila je razmotrila tri opcije navedene u nastavku kako bi se postigli ciljevi, predviđeni u poglavlju 2. Prva opcija je *status quo*, odnosno opcija bez promena. Druga opcija je opcija za poboljšanje sprovođenja i izvršenja važećeg zakonskog okvira.

Treća opcija je novi Zakon u oblasti vozila.

### **Poglavlje 3.1: Opcija bez promena**

#### **Prva opcija**

##### Opcija Status quo

Nepromena dosadašnje politike ili nastavak postojećeg stanja bez promene postojećeg zakonodavstva koje reguliše oblast vozila podrazumeva nastavak postojećeg status quo sa mnogim nedostacima i preprekama za građane i vozni park Kosova. Nastavak ovakvog stanja utiče neuključivanje zelenih politika koje su cilj Republike Kosovo za integraciju u Evropsku Uniju.

Neusklađenost domaćeg zakonodavstva sa EU zakonodavstvom dovodi do opšte stagnacije u oblasti vozila i drumskog saobraćaja, smanjenja bezbednosti na putevima, povećanja saobraćajnih

nezgoda, lošeg kvaliteta inspekcijskog nadzora vozila u tehničkom pregledu vozila, što podrazumeva nebezbednost saobraćaja vozila.

Nastavak statusa quo-a dovodi i do porasta auto kriminala jer nema kontrole nad vozilima kojima se manipuliše, uključujući kilometre, broj šasijske, njihove delove itd.

U važećem zakonu ne postoje kvalitetne i bezbedne usluge održavanja vozila jer nedostatak licenciranja subjekata auto-servisa, trgovine i njihovog skupljanja nastavlja da unese haos i nesigurnost u oblasti vozila, i takođe negativno utiče na privredu građanina i na državni budžet.

Električna i hibridna vozila nastavljaju da ostaju van institucionalnog interesa zbog zakonskih nedostataka za njih, i ne postoji interesovanje ili favorizovanje građana za ova vozila, koja su cilj EU-e za njihovu integraciju u vozni park, i koja donose čistiju životnu sredinu i povoljniju ekonomiju za građane.

Registracija vozila za građane Kosova nastavlja da bude naporan i preopterećujući postupak, kako fizički tako i ekonomski, uzimajući u obzir vreme koje taj postupak oduzima.

Prilikom registracije vozila ostaju uslovljavanja kao što su izmirenje nerazumnih saobraćajnih kazni i primena apsurdnih, ekoloških i putnih taksi bez postepenosti za građane kojima je godinama teret.

Uvoz vozila i dalje se vrši pod uslovom da nisu starija od 10 godina, situacija koja omogućava građanima da uvoze vozila koja su dobro održavana prema EU standardima i koja ispunjavaju ekološke i bezbednosne uslove.

Poglavlje 3.2: Opcija za poboljšanje sprovođenja i izvršenja

#### *Opcija 2: Promena postojeće politike*

Prva opcija važi, jer primarni zakon ne dozvoljava nikakve intervencije da se postojeće stanje promeni, osim nekoliko olakšica koje se mogu napraviti izmenama i dopunama podzakonskih akata koji su doneti na osnovu Zakona o vozilima, iz administrativnog aspekta digitalizacije korišćenja prilikom obavljanja usluga iz oblasti vozila.

#### **Poglavlje 3.3: Treća opcija**

##### Opcija 3:

Otklanjanje problema koji su identifikovani u oblasti vozila biće moguće samo ako se izvrše izmene i dopune Zakona br. 05/L-032 o vozilima, Zakona br. 08/L-088 o izmenama i dopunama Zakona br. 05/L-032 i Zakona br. 04/L-117 o cestovnoj i ekološkoj taksi, i podzakonskih akata koji regulišu oblast vozila.

Hronološki, za svaku tematiku, prikazane su najbolje prakse koje su deo treće opcije kao kombinacija nekoliko gore opisanih zemalja, i dati su sledeći predlozi:

## *1. Licenciranje subjekata koji obavljaju delatnost auto-servisa*

Obavljanje delatnosti auto-servisa novim zakonom biće dozvoljeno samo subjektima koji su licencirani prema utvrđenim uslovima i kriterijumima.

Licenciranje subjekata koji obavljaju delatnost auto-servisa obavljaće se u MŽSSPI.

a) Licence za auto-servis su klasifikovane u 6 kategorija:

- Za delatnost popravke i održavanja mehaničkih delova i motora,
- Za popravku karoserije i njeno održavanje,
- Za popravku i održavanje električnog sistema,
- Za popravku i održavanje pneumatika,
- Za prodaju, kupovinu vozila i priključnih vozila,
- Za sakupljanje, skladištenje i uništavanje vozila ili njihovih delova koji su van upotrebe ili su napuštena.

## *2. Vozila iz uvoza treba da budu kategorisana prema njihovom prethodnom i trenutnom statusu prilikom uvoza*

Moraju se ponovo pregledati pre nego što budu stavljeni u upotrebu u skladu sa njihovim administrativnim i tehničkim statusom;

a) Vozila sa važećom redovnom registracijom:

Vozilima ove kategorije treba da bude priznat rok važenja uverenja o tehničkom pregledu vozila iz zemlje porekla (sve dok imaju važeću registraciju) za sledeći period maksimalno do godinu dana predviđene registracije na Kosovu. Ovo se zasniva na članu 8. stav 3. Direktive EU 2014/45.

b) Vozila sa redovnom registracijom koja je istekla;

Ovde su obuhvaćena vozila koja su bila u redovnom saobraćaju ali im je istekla registracija, odnosno rok važenja uverenja o tehničkoj ispravnosti i treba da se smatraju vozilima koja moraju biti podvrgnuta postupcima inspeksijskog nadzora pre registracije.

c) privremena, važeća ili istekla registracija;

Ova kategorija uključuje vozila registrovana u drugoj zemlji EU-e, od koje građanin ili trgovac Kosova kupuje. Dakle, vozilo sa tablicama i registracijom, na primer Španije, može se kupiti u Austriji i uz pomoć onlajn povezivanja unutar EU, država Austrija, nakon zahteva za odjavu ili izvoz ovog vozila, izdaje privremeni dokument sa kojim vozilo saobraća do svog odredišta.

d) Vozila registrovana za izvoz iz zemlje porekla;

Registracija vozila za izvoz podrazumeva vozilo kojem je zemlja porekla izdala dokumentaciju radi omogućavanja izvoza van zemlje. Obično, ovaj rok važenja obuhvata period od jedne (1) nedelje do jednog (1) meseca u zavisnosti od razumne udaljenosti do zemlje odredišta (u koju će

biti uvezeno). Praksa pregleda ove kategorije pokazala je da se ona ne pregledaju na kvalitetan način jer su namenjene za izvoz van zemlje i van EU. Izvoz podrazumeva izlazak vozila van EU. Ova vozila moraju izvršiti neophodne preglede za registraciju na Kosovu.

e) Vozila isključena iz saobraćaja iz tehničkih razloga u zemlji porekla;

Ovde spadaju dve kategorije vozila, ona koja su prijavljena kao nepopravljiva u zemlji porekla ili sa uverenjem o uništenju, i ona koja su prijavljena za otpad/reciklažu u zemlji porekla.

Oba slučaja znače da su vozila oštećena u vitalnim delovima i kao nepopravljiva ili finansijski neopravdana za popravku, prijave se kao nepopravljiva (total loss) i nadoknađuju se od strane tamošnjih osiguravajućih kuća. Zatim se ova vozila izvoze kroz izvozne linije iz sabirnih tačaka, ako postoji finansijska isplativost za izvoz u treće zemlje, ona se izvoze. Stoga je ovoj kategoriji potreban posebna pažnja tretiranja u zakonu o vozilima.

f) Vozila uvezena kao udarena/oštećena iz zemlje porekla;

Vozila ove kategorije treba da se predvide kao opasna kategorija i detaljno ih proveriti, jer se ova kategorija vozila, s obzirom da bilo neisplativo da se poprave u zemlji porekla, izvozi i popravlja preko nelicenciranih domaćih auto-servisa po najnižim mogućim troškovima kako bi se maksimizirao profit njihovih trgovaca uvoznika. Nedostatak provere vozila pre nego što se puste u upotrebu stvara praznine, nesigurnosti koje štete bezbednosti na putevima. Vozila sada imaju mnogo telematskih, inteligentnih sistema koji se ne mogu podesiti, funkcionalizuju se ili ponovo osposobljavaju putem kompjuterskih intervencija, isključena su iz funkcije i takvo vozilo izgleda dobro spolja, ali iznutra mu nedostaju mnoge bezbednosne funkcije i aspekt zaštite životne sredine.

### *3. Upotreba električnih i hibridnih vozila*

Favoriziranje električnih i hibridnih vozila sa nultom (0) taksom za registraciju.

### *4. Priznaje se pravo posedovanja vozila sa zatamnjanim staklima*

Upotreba materijala za zatamnjivanje stakla mora biti u skladu sa Uredbom ECE R-43 Evropske ekonomske komisije, jedinstvenim odredbama u vezi sa odobrenjem materijala za sigurnosno staklo i njihovom ugradnjom u vozila.

### *5. Uključen je Aneks V Direktive 2014/45*

*6. Utvrđuju se kriterijume i uslovi za vozilo koje organizovano prevozi decu sa aspekta bezbednosti na putevima*

*7. Ekološku i putnu taksu treba predvideti u skladu sa Uredbama 2018/858 i 2003/96/EZ.*

Klasifikacija vozila se vrši prema količini g/km CO<sub>2</sub> oslobođenog emisijom (taksa za ugljenik). Obezbeđivanje informacija za svako vozilo koje se uvozi prema količini potrošnje goriva.

Postepenost putne takse se vrši prema kategorijama vozila M, N, O, L.

*8. Uključiti Uredbu 2018/858, Uredbu EU 167/2013 i Uredbu EU 168/2013*

*9. Nova vozila podležu tehničkom pregledu 24 meseca nakon prve registracije.*

Izuzeci su transportna vozila preko 3500 kg, putnička vozila koja imaju više od osam (8) sedišta uključujući vozača, vozila prve pomoći, vozila koja obučavaju kandidate za vozače, i taksi vozila, podležu tehničkoj kontroli 12 meseci po isteku prve registracije.

*10. Uslovi za uvoz vozila u Republici Kosovo*

Uslovi za uvoz vozila su sledeći:

- za polovne putničke automobile i vozila (M1) Euro 4
- za nove putničke automobile i vozila (M1) Euro 5
- za nova laka transportna vozila (N1) Euro 5
- za polovna laka transportna vozila (N1) Euro 4
- za polovna vozila iznad 3.5 tona (M2, M3, N2, N3) Euro 3
- za nova vozila iznad 3.5 tona (M2, M3, N2, N3) Euro 4
- za motocikle (L1 do L7) Euro 2 nove i Euro 1 polovne

Ovi uslovi će obezbediti visok ekološki standard u voznom parku na Kosovu. To je praksa koju prati ceo region Albanija nova Euro 5 dok polovna Euro 4, Bosna nova Euro 5 i polovna Euro 4, Makedonija nova Euro 5 i polovna Euro 3.

Tome će takođe prethoditi kategorizacija taksi prema doprinosu zagađenju, odnosno najveći zagađivač će imati najveće takse. Svaki od ovih standarda ima ograničene vrednosti CO2/km koje emituje i u skladu sa njima će se određivati takse, predviđanjem prosečnog godišnjeg saobraćaja.

*11. Ukida se uslovljavanje za registraciju vozila*

Prilikom registracije vozila, građanin nije u obavezi da izmiri novčane kazne za prekršaje. Takođe, prilikom promene vlasništva nije u obavezi da odjavi vozilo, ali preostala registracija vozila prenese se na novog vlasnika.

Registracija vozila se može obaviti za manje od godinu dana.

Građanima je omogućena registracija vozila bez vozačke dozvole.

*12. Vozilo od istorijskog značaja*

Treba da bude:

- proizvedeno ili registrovano po prvi put najmanje pre 30 godina.
- čija specifična vrsta, kako je utvrđeno relevantnim zakonom EU-a ili nacionalnom zakonom, više nije u proizvodnji;
- održava se u prvobitnom stanju i nije pretrpelo suštinske promene u tehničkim karakteristikama svojih glavnih delova.

### 13. Kreiranje modula-programa za usluge građana u oblasti vozila

#### a) tehnički pregled:

- rezervisanje termina za fizičke i tehničke preglede vozila;
- provera broja šasije vozila,
- provera istorije vozila,
- provera promene vlasništva,
- provera postojećih ličnih vozila u bazi podataka,
- provera ekološke kategorije vozila i vozila muzejske vrednosti,
- podsećanjem rokova važenja tehničkog pregleda ili registracije vozila,
- platforma za prijave od strane građana.

#### b) registracija vozila:

- produženje registracije vozila onlajn,
- provera promene vlasništva,
- provera postojećih ličnih vozila u bazi podataka,
- odjava vozila,
- prenos predmeta prilikom promene vlasnika iz jednog centra za registraciju u drugi.

14. Ukidanje uslovljavanje građana da se tehnički pregled vozila vrši u okviru opštine ili regiona ako u opštini ne postoji centar za tehnički pregled.

#### Poglavlje 4: Identifikacija i procena budućih uticaja

U tabeli br. 6 su prikazani najznačajniji uticaji koji su identifikovani.

Slika 6: Najznačajniji uticaji koji su identifikovani za kategoriju uticaja

Kategorija uticaja	Identifikovani relevantni uticaji
Ekonomski uticaji	<p>Imaće ekonomski uticaj na domaća poslovanja, kao i stvoriće mogućnosti za strane investicije u zemlji, kao što je proizvodnja auto delova. Demontaža polovnih vozila za rezervne delove se vrši na teritoriji Kosova, gde raste i lokalna privreda zbog potrebe za radnom snagom za demontažu i njihovu sistematizaciju. Takođe se stvaraju mogućnosti za uvoz bezbednijih i ekološki prihvatljivijih vozila, kao i nastaje potreba za njihovom popravkom, što rezultira zapošljavanjem automehaničara.</p> <p>Ekonomski uticaj imaće i na uvoz novih homologovanih i sertifikovanih delova prema proizvođaču.</p> <p>Otvaranje licenciranih auto-servisa doneće privredni rast kao i strane investicije jer nastaje potreba da predstavnici svetskih marki otvaraju svoje servisne punktove na Kosovu za popravku svojih marki.</p>
Društveni uticaji	<p>Imaće uticaj na celokupno stanovništvo, posebno na drumski saobraćaj, njihovo zdravlje, kao i uštedu vremena u uslugama koje se odnose na</p>

	oblast vozila, a imaće bezbednije vozilo kojim obavljaju prevoz na putevima Kosovo. Istovremeno će porasti i kultura, u ponašanju sa svojim vozilom i da budu odgovorniji u pogledu automobila.
Utjecaji na životnu sredinu	Utjecaji će biti direktni na zdravlje ljudi i životnu sredinu jer dizel motori sa unutrašnjim sagorevanjem ispuštaju toksične gasove i čvrste čestice koje su kancerogene po zdravlje građana zemlje. EU zakonodavstvo pridaje veliki značaj zelenim politikama, stoga uključivanje ovog zakonodavstva u domaće zakonodavstvo imaće velike koristi za građane i životnu sredinu koja nas okružuje, gde će se merenje emisije gasova vršiti prema praksama EU i takse na ugljenik.
Utjecaji na osnovna prava	To utiče na uvoz vozila istorijske vrednosti, što omogućava građanima da se istim vozilom kreću putevima u zemlji, sa odgovarajućim statusom. Takođe, građaninu se pruža mogućnost da na vozilo ugradi delove i opremu vozila proizvedene po standardima i sertifikovane prema proizvođaču iz zdravstvenih razloga, transporta, poslovanja kao i podizanja profesionalizma u oblasti njihove primene.
Rodni uticaj	Nema uticaja
Utjecaji na socijalnu jednakost	Ima društven uticaj na društvo, tržište vozila treba da bude jednako za sve građane
Utjecaj kod mladih	Ima direktan uticaj na mlade zemlje u obrazovanju i sticanju automobilske kulture, kao i na njihovo zapošljavanje i bezbednost na putevima.
Utjecaji na administrativno opterećenje	Administrativna opterećenja će biti smanjena jer će doći do digitalizacije mnogih usluga koje se odnose na vozilo, posebno u registraciji, tehničkom pregledu, servisiranju, pregledu, inspekcijском nadzoru i sertifikaciji vozila.
Utjecaji na MSP	Nema uticaja na MSP

Procena uticaja tri opcije koje su razmotrene u Poglavlju 3 fokusirana je na pet segmenta u kojima se očekuju glavni uticaji: bezbednost na putevima, smanjenje nezgoda u drumskom saobraćaju, ekonomija, životna sredina i osnovna prava.

Glavni očekivani ekonomski uticaji su u pogledu troškova subjekata koji pružaju usluge u oblasti vozila, koja će biti oslobođena nepotrebnih upravnih postupaka, kao i lica koja registruju vozila i priključna vozila, kao i od periodične registracije vozila koja koriste samo privremeno. U prvoj i u drugoj opciji doći će do stagnacije u aktuelnom stanju. Najbolje rešenje je Opcija 3, gde se očekuje smanjenje administrativnih opterećenja, u tehničkom pregledu i registraciji vozila, licenciranju auto servisa, uvozu vozila na osnovu bezbednosti i ekologije, kalibraciji opreme kojom se vrši tehnički pregled vozila po EU standardima, ujednačavanju ekoloških taksi, transpoziciji evropskih direktiva iz oblasti vozila, kao i stručni nadzor subjekata koji pružaju usluge u oblasti vozila.

Kao što je gore pomenuto, prva i druga opcija i očekivani društveni uticaji su isti. U trećoj opciji, izmenama i dopunama zakona o vozilima, očekuju se pozitivni rezultati u društvenom uticaju, jer će procedure za obavljanje usluga iz oblasti vozila biti efikasnije i kvalitetnije.

Uticaj na životnu sredinu kod prve i druge opcije ostaje isti. Dok, kod treće opcije, doći će do značajnog smanjenja zagađenja kroz tehnički pregled vozila i taksu za ugljenik.

Vozilo direktno utiče na zaštitu životne sredine, ako se primenjuju odredbe EU *acquis*-a.

Ostanak u postojećem stanju što podrazumeva prvu opciju, negativno utiče na osnovna ljudska prava. U opciji 2, stanje se ne može poboljšati jer primarno zakonodavstvo u oblasti vozila ne dozvoljava intervencije za poboljšanje trenutnog stanja. Osnovno pravo se ostvaruje samo kod opcije 3 unošenjem izmena ukidanja uslovljavanja uvoza automobila i registracije vozila, kao i drugih usluga koje se obavljaju u oblasti vozila.

#### Poglavlje 4.1: Izazovi prikupljanja podataka

Podaci su dobijeni od relevantnih odeljenja Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture, MUP-a i subjekata koji pružaju usluge u oblasti vozila. Za izradu koncept dokumenta analizirani su izveštaji TAIEX-a, od 20.06.2019. i 28. marta 2022. godine.

#### Poglavlje 5: Komunikacija i konsultacije

Radna grupa za izradu koncept dokumenta u oblasti vozila uključila je zainteresovane strane od ranih faza ovog koncept dokumenta. Konsultovane strane uključuju udruženja tehničkih pregleda, oldtajmera (vozila od istorijskog značaja), Kosovski centar za vozila, auto-servise, druge relevantne institucije i širu javnost. Dana 06. jula 2022. godine održan je javni sastanak sa zainteresovanim stranama na kojem je učestvovalo 7 lica. Sastanak je poslužio kao dobra platforma za razgovor sa predstavnicima gore navedenih subjekata za početnu verziju identifikacije problema. Radna grupa je razjasnila tačke koje će biti analizirane u konceptu. Takođe, sastanak sa ovim strankama održan je i 14.10.2022. i 20.10.2022. godine. Pre dovršetka nacрта, radna grupa je objavila završne tačke koje su razrađene u koncept dokumentu.

Većina učesnika se složila da se ukine uslovljavanje uvoza vozila od 10 godina, da se vrši licenciranje auto-servisa, sertifikacija zatamnjenih stakala prema proizvođaču, kao i za druge tačke. U skladu sa članom 7. Pravilnika o radu Vlade, Radna grupa je obavila preliminarne konsultacije sa institucijama, na koje je u periodu od 22.11.2022. do 29.11.2022. godine primila komentare Koordinacionog sekretarijata Vlade u okviru Kancelarije premijera i Policije Kosova. Zainteresovane grupe su takođe imale priliku da daju svoj doprinos ovom koncept dokumentu i preko platforme za javne konsultacije. Koncept dokument je bio otvoren u periodu od 30.11.2022. do 20.12.2022. godine, tokom kojeg je primljeno 25 komentara.

Putem e-maila na sastanak su pozvani i službenici Agencije za metrologiju. Sastanak sa službenicima Agencije održan je 29.06.2022.godine. Tema razgovora na ovom sastanku bila je kalibracija opreme tehničkog pregleda. Radna grupa je obavestila dotične službenike da je ovim Koncept dokumentom predviđeno da se elaborira i kalibracija opreme za tehnički pregled vozila. Ono su obavešteni i o vremenskim intervalima koji su propisani u prilogu Direktive 2014/45, za



vršenje kalibracije opreme tehničkih pregleda i uključivanje istih i u našem zakonodavstvu, i o tome su se složili i oni.

*Slika 7: Sažetak aktivnosti komunikacije i konsultacija sprovedenih za koncept dokument*

Glavni cilj	Ciljna grupa	Aktivnost	Komunikacija/obaveštjenje	Indikativni rok	Potreban budžet	Odgovorno lice
Javni sastanak za sve zainteresovane strane	Sve strane	Javni sastanak	Putem e-maila	Jul 2022. Oktobar 2022.	/	Vlora Hasanramaj MŽSPPI
Preliminarne konsultacije sa kosovskim institucijama	Resorna ministarstva	Konsultacije u pismenoj formi	Putem e-maila	Novembar 2022.	/	Vlora Hasanramaj MŽSPPI
Javne konsultacije u pismenoj formi	Sve zainteresovane strane	Javne konsultacije u pismenoj formi	Objavljivanje konsultacija na platformi za javne konsultacije	Novembar - Decembar	/	Vlora Hasanramaj MŽSPPI

## Poglavlje 6: Upoređivanje opcija

Opcija 1, Status quo (bez promena) – u slučaju neažuriranja relevantnog zakonodavstva u oblasti vozila, više je nego izvesno da neće biti značajnih promena ili napretka u unapređenju bezbednosti na putevima.

Istovremeno, opcija status quo predstavlja i zastoj u procesu evropskih integracija Kosova, gde je transponovanje uredbi i direktiva EU u oblasti vozila neophodan korak ka napretku u procesima integracije.

Opcija 2, Promena postojeće politike – održavanje postojeće politike ne stvara rešenje ni za oblast vozila, ni za bezbednost na putevima.

Opcija 3, Novi zakonski okvir – Izrada i usvajanje Zakona o vozilima – definisaće neophodan zakonski okvir za uređenje aspekata homologacije, tehničkog pregleda, popravke automobila i aktivnosti u vezi sa njima, uvoza vozila, inspekcijских nadzora, sertifikacije, električna i hibridna vozila itd. Takođe, ova opcija smanjuje administrativno opterećenje institucija i subjekata

uključenih u ovu oblast, usklađivanjem sa evropskim zakonodavstvom za ujednačavanje taksi kao što su ekološka taksa, taksa za težinu i postepenost.

Na osnovu gore navedene analize, treća opcija je povoljnija za sve aktere u oblasti vozila, pa se preporučuje Vladi da odobri ovu opciju.

Poglavlje 6.1: Planovi sprovođenja za različite opcije

*Plan sprovođenja za opciju 2 važi i kao kod opcije 1.*

Opcija 3 je opcija za izradu i usvajanje novog Nacrta zakona o vozilima.

Njen plan sprovođenja je prikazan u nastavku:

*Slika 8: Plan sprovođenja za opciju 3*

Svrha politika	Povećanje bezbednosti na putevima, smanjenje zagađenja i razvoj automobilske industrije							Očekivani iznos troškova
Strateški cilj	Poboljšanje bezbednosti u saobraćaju i zaštite životne sredine							
	Proizvodi, aktivnosti, godina i odgovorna organizacija/oddeljenje							
Specifični cilj 1 Bezbednija vozila na putevima	Proizvod 1.1	Novi zakon o vozilima						
			Godina 1	Godina 2	Godina 3	Godina 4	Godina 5	Odgovorna institucija/oddeljenje
		Aktivnost 1.1.1 Izrada novog Zakona vozilima	x					MŽSPPI, Odeljenje za vozila
		Aktivnost 1.1.2 Preliminarne konsultacije sa resornim ministarstvima i zainteresovanim stranama	x					MŽSPPI, Resorna ministarstva i zainteresovane strane
		Aktivnost 1.1.3 Predstavljanje novog zakona sa svim relevantnim dokumentima za usvajanje od strane vlade	x					MŽSPPI, KP
		Aktivnost 1.1.4 Obezbeđivanje saglasnosti Vlade	x					Vlada
	Aktivnost 1.1.5						Vlada	

Koncept dokument za oblast vozila

		Obezbeđivanje saglasnosti Skupštine	x						Skupština	
		Aktivnost 1.1.6 Informisanje zainteresovanih strana	x						MŽSPPI	
	Proizvod 1.2	Podzakonski akti usvojeni u skladu sa novim zakonom								
			Godina 1	Godina 2	Godina 3	Godina 4	Godina 5	Odgovorna institucija/oddeljenje		
		Aktivnost 1.2.1 Izrada podzakonskih akata		x				MŽSPPI, Odeljenje za vozila MUP, Agencija za civilnu registraciju, MIPT		
		Aktivnost 1.2.2 Usvajanje podzakonskih akata		x				MŽSPPI, MUP, MIPT		
		Obuka inspektora za tehnički pregled i popravku automobila								
Specifični cilj 2 Obuke/licenciranje	Proizvod 2.1		Godina 1	Godina 2	Godina 3	Godina 4	Godina 5	Odgovorna institucija/oddeljenje		
		Aktivnost 2.1.1 Početna kvalifikacija za inspektore i automehaničare		x				Odeljenje za vozila MŽSPPI		
		Aktivnost 2.1.2 Licenciranje za auto-servise		x				Odeljenje za vozila MŽSPPI		
		Aktivnost 2.1.3 Obuka za osvežavanje znanja za inspektore i automehaničare		x						

**Poglavlje 6.2:** Tabela upoređivanja sa sve tri opcije

*Slika 9. Upoređivanje opcija*

<b>Metod upoređivanja:</b>									
Relevantni pozitivni uticaji	Opcija 1: Bez promena			Opcija 2: Poboljšana sprovođenja i izvršenja			Opcija 3: Novi nacrt zakona		
Usklađivanje sa EU zakonodavstvom	-			-			+		
Povećanje bezbednosti na putevima i smanjenje zagađenja	-			-			+		
Uticaj na ekonomiju i društvo,	-			-			+		
Relevantni negativni uticaji									
Nebezbedna vozila u drumskom saobraćaju kao razlog nedostatka zakonodavstva	+			+			-		
Povećanje zagađenja životne sredine zbog nesprovođenja zelenih politika EU-a	+			+			-		
Neuspah u digitalizaciji servisnih sistema prilikom registracije vozila, kao i porast auto kriminala	+			+			-		
Procena očekivanog uticaja na budžet	Godi na 1	Godi na 1 2	Godi na 3	Godi na 1	Godina 2	Godi na 3	Godi na 1	Godi na 2	Godi na 3
Zaključak	Nije preporučeno			Nije preporučeno			Preporučeno		

## **Poglavlje 7: Zaključci i sledeći koraci**

Nakon analize Koncept dokumenta, treća opcija je povoljnija za sve aktere u oblasti vozila i ista se preporučuje za izradu novog Nacrta zakona o vozilima, što podrazumeva podizanje standarda u ovoj oblasti, kao i izmene i dopune Zakona br. 04/L-117 o cestovnoj i ekološkoj taksi vozila, kao i zakonodavstva koja se odnosi na oblast vozila. .

Na slici 8 ovog Koncept dokumenta, prikazana je preporuka Plana sprovođenja treće opcije.

### **Poglavlje 7.1: Odredbe za praćenje i procenu**

U obavljanju i pružanju usluga u oblasti vozila, praćenje je važan faktor, stoga su odredbe za praćenje i procenu tokom sprovođenja novih politika najneophodnije.

Mehanizam praćenje i procene odredbi omogućava efikasnost utvrđenih ciljeva u sprovođenju i identifikaciji eventualnih problema tokom sprovođenja dotičnih odredbi.

U Zakonu o vozilima, sprovođenje, praćenje i procenu vrše: Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture u oblasti tehničkog pregleda vozila, homologacije i auto servisa, Ministarstvo unutrašnjih poslova (Agencija za civilnu registraciju i Policija Kosova) u oblasti registracije vozila i nadgledanja drumskog saobraćaja, Ministarstvo finansija i transfera u oblasti carinjenja vozila, i Ministarstvo industrije i trgovine u oblasti kalibracije opreme za tehnički pregled vozila.

Kao dokument koji se preporučuje u proceni ciljeva, je da se zakonu vrši ekspozitorna procena, obično nakon dve (2) godine od dana stupanja na snagu.

Prilog 1: Obrazac procene ekonomskog uticaja

Kategorija ekonomskih uticaja	Glavni uticaj	Da li se očekuje da će doći do ovog uticaja		Broj pogođenih organizacija, kompanija i/ili pojedinaca	Očekivana korist ili troškovi uticaja	Poželjni nivo analize
		Da	Ne			
Radna mesta <sup>1</sup>	Da li će biti povećan trenutni broj radnih mesta?	x		V	Visok/Nizak	
	Da li će biti smanjen trenutni broj radnih mesta?		x			
	Da li će uticati na nivo plaćanja?	x		V	V	
	Da li će uticati na olakšavanje pronalazaženja radnog mesta?	x		V	V	
Poslovanje	Da li će uticati na pristup finansijama za poslovanju?	x		N	N	
	Da li će određeni proizvodi biti povučeni sa tržišta?	x		V	V	
	Da li će određeni proizvodi biti dozvoljeni na tržištu?	x		V	V	
	Da li će poslovanja biti prinudena da se zatvore?		x			
	Da li će biti otvaranja novih poslovanja?	x		V	V	
	Da li će poslovanja biti prinudena da ispunjavaju obaveze pružanja novih informacija?	x		V	V	
Administrativn o opterećenje	Da li su pojednostavljene obaveze pružanja informacija za poslovanja?	x		V	V	
	Da li se očekuje da će se menjati trenutni tokovi uvoza?	x	x	V	V	
Trgovina		x		V	V	

<sup>1</sup>Kada utiče na radna mesta, takođe će imati i društvenih uticaja.

Koncept dokument za Zakon o vozačkoj dozvoli

	Da li se očekuje da će se menjati trenutni tokovi izvoza?	x		N	N
Prevoz	Da li će imati efekta na način na prevoza putnika i/ili robe?	x		V	V
	Da li će biti neke promene u vremenu potrebnom za prevoz putnika i/ili robe?	x		V	V
	Da li se od kompanija očekuje da investiraju u nove delatnosti?	x		N	N
Investicije	Da li se od kompanija očekuje da otkazu ili odlože investicije?		x		
	Da li će se povećati investicije iz dijaspore?	x		N	N
	Da li će se smanjiti investicije iz dijaspore?		x		
	Da li će se povećati strane direktne investicije?	x		N	N
	Da li će se smanjiti strane direktne investicije?		x		
	Da li će porasti cena poslovnih inputa, poput električne energije?		x		
Konkurentnost	Da li će se smanjiti cena poslovnih inputa, poput električne energije?		x		
	Da li postoji verovatnoća da će biti promovisane inovacije i istraživanja?	x		N	N
	Da li postoji verovatnoća da inovacije i istraživanja budu ometane?		x		
Uticaj na MSP	Da li su pogođene kompanije, uglavnom MSP?		x		
Cene i konkurencija	Da li će se povećati broj roba i usluga dostupnih poslovanjima ili potrošačima?	x		N	N

Koncept dokument za Zakon o vozačkoj dozvoli

	Da li će se smanjiti broj roba i usluga dostupnih poslovanjima ili potrošačima?			x			
	Da li će porasti cene postojećih roba i usluga?			x			
	Da li će se smanjiti cene postojećih roba i usluga?			x			
Regionalni ekonomski uticaji	Da li će uticati na neki određeni sektor poslovanja?	x			N		N
	Da li je ovaj sektor koncentrisan u određenom regionu?	x			N		N
Generalni ekonomski razvoj	Da li će uticati na budući ekonomski rast?	x			N		N
	Da li bi imao neki efekat na stopu inflacije?			x			



Prilog 2: Obrazac procene društvenih uticaja

Kategorija društvenih uticaja	Glavni uticaj	Da li se očekuje da će doći do ovog uticaja		Broj pogođenih organizacija, kompanija i/ili pojedinaca	Očekivana korist ili troškovi uticaja	Poželjni nivo analize
		Da	Ne			
Radna mesta <sup>2</sup>	Da li će biti povećan trenutni broj radnih mesta?	x		V	V	
	Da li će biti smanjen trenutni broj radnih mesta?		x			
	Da li će uticati na radna mesta u određenom sektoru poslovanja?	x		N	N	
	Da li će imati neki uticaj na nivo plaćanja?	x		N	V	
	Da li će uticati na olakšavanje pronalazaženja radnog mesta?	x		N	N	
	Da li su društveni uticaji koncentrisani u određenom regionu ili određenim gradovima?	x		N	N	
Uslovi rada	Da li će uticati na radnička prava?	x		V	V	
	Da li su predviđeni ili ukinuti standardi za rad u opasnim uslovima?	x		V	V	
	Da li će uticati na način sprovođenja socijalnog dijaloga između zaposlenih i poslodavaca?	x		V	V	
Socijalna inkluzija	Da li će uticati na siromaštvo?		x			
	Da li utiče na pristup šemama socijalne zaštite?		x			

<sup>2</sup> Kada to utiče na radna mesta, takođe će imati i ekonomskih uticaja.

Koncept dokument za Zakon o vozačkoj dozvoli

	Da li će se promeniti cena osnovnih dobara i usluga?	x		N	N
	Da li će uticati na finansiranje ili organizaciju šema socijalne zaštite?		x		
Obrazovanje	Da li će uticati na osnovno obrazovanje?	x		V	V
	Da li će uticati na srednje obrazovanje?	x		V	V
	Da li će uticati na visoko obrazovanje?	x		V	V
	Da li će uticati na stručno osposobljavanje?	x		V	V
	Da li će uticati na obrazovanje radnika i učenje tokom celog života?	x		N	N
	Da li će uticati na organizaciju ili strukturu obrazovnog sistema?	x			
	Da li će uticati na akademske slobode i samoupravu?		x		
Kultura	Da li opcija utiče na kulturnu raznolikost?	x			
	Da li opcija utiče na finansiranje kulturnih organizacija?	x			
	Da li opcija utiče na mogućnosti da ljudi steknu koristi od kulturnih aktivnosti ili da učestvuju u njima?	x			
	Da li opcija utiče na očuvanje kulturnog nasleđa?	x			
	Da li opcija utiče na sposobnost građana da učestvuju u demokratskom procesu?	x			
	Da li se svaka osoba tretira jednako?	x		V	V
Upravljanje	Da li će javnost biti bolje informisana o određenim pitanjima?	x		V	V
	Da li opcija utiče na način funkcionisanja političkih partija?	x			

	Da li će li imati uticaja na civilno društvo?	x		V	V
Javno zdravlje i bezbednost <sup>3</sup>	Da li će uticati na živote ljudi, kao što su očekivani životni vek ili stopa smrtnosti?	x		V	V
	Da li će uticati na kvalitet hrane?	x		N	N
	Da li će biti povećana ili smanjena opasnost zbog štetnih supstanci?	x		V	V
	Da li će biti uticaja na zdravlje usled promena nivoa buke ili kvaliteta vazduha, vode i/ili zemljišta?	x		N	N
	Da li će biti posledica po zdravlje usled promena u upotrebi energije?	x		N	N
	Da li će biti posledica po zdravlje usled promena u odlaganju otpada?	x		V	V
	Da li će uticati na način života ljudi, kao što je nivo interesovanja za sport, promene u ishrani ili promene u upotrebi duvana ili alkohola?	x		V	V
	Da li postoje posebne grupe koje se suočavaju sa mnogo većim rizicima od drugih (definisani prema faktorima kao što su godine, pol, invaliditet, društvena grupa ili region)?	x		N	N
	Da li će uticati na verovatnoću da kriminalci budu uhvaćeni?	x		V	V
	Kriminal i bezbednost	Da li će uticati na potencijalni profit od kriminala?	x		V
Da li će uticati na nivo korupcije?		x		V	V
Da li će uticati na kapacitete za sprovođenje zakona?		x		V	V

<sup>3</sup> Kada utiče na javno zdravlje i bezbednost, onda obično utiče i na životnu sredinu.

Koncept dokument za Zakon o vozačskoj dozvoli

	Da li će imati neki efekat na prava i bezbednost žrtava kriminala?	x		V	V
--	--	---	--	---	---

Prilog 3: Obrazac procene uticaja na životnu sredinu

Kategorija uticaja na životnu sredinu	Glavni uticaj	Da li se očekuje da će doći do ovog uticaja		Broj pogodjenih organizacija, kompanija i/ili pojedinaca	Očekivana korist ili troškovi uticaja	Poželjni nivo analize
		Da	Ne			
Održiva klima i životna sredina	Da li će uticati na emisiju gasova sa efektom staklene bašte (ugljen-dioksid, metan, itd.)?	x		V	V	
	Da li će uticati na potrošnju goriva?	x		V	V	
	Da li će se promeniti raznolikost resursa koji se koriste za proizvodnju energije?	x		N	N	
	Da li će biti neke promene u ceni za ekološki prihvatljive proizvode?	x		V	V	
	Da li će određene aktivnosti postati manje zagađujuće?	x		V	V	
Kvalitet vazduha	Da li će uticati na emisiju zagađivača vazduha?	x		V	V	
Kvalitet vode	Da li opcija utiče na kvalitet staklih voda?	x				
	Da li opcija utiče na kvalitet podzemnih voda?	x		V	V	
	Da li opcija utiče na izvore pijaće vode?	x		V	V	
Kvalitet zemljišta i korišćenje zemljišta	Da li će uticati na kvalitet zemljišta (u vezi sa zakiseljavanjem, zagađenjem, upotrebom pesticida ili herbicida)?	x		N	N	
	Da li će uticati na eroziju zemljišta?		x			

	Da li će zemljište biti izgubljeno (gradnjom itd.)?		x				
	Da li će se zemljište napraviti (dekontaminacijom, itd.)?	x		N		N	
	Da li će biti neke promene u korišćenju zemljišta (npr. na korišćenje šuma na poljoprivrednu ili urbanu upotrebu)?		x				
Otpad i reciklaža	Da li će se promeniti količina generisanog otpada?	x		V		V	
	Da li će se promeniti načini kojima se Otpad odlaže?	x		V		V	
	Da li će biti uticaja na mogućnosti za reciklažu otpada?	x		V		V	
Korišćenje resursa	Da li opcija utiče na korišćenje obnovljivih resursa (riblji fond, hidrocentrali, solarna energija, itd.)?		x				
	Da li opcija utiče na korišćenje resursa koji nisu obnovljivi (podzemne vode, minerali, uglj, itd.)?		x				
Stepen opasnosti po životnu sredinu	Da li će biti bilo kakvog efekata na verovatnoću opasnosti, kao što su požari, eksplozije ili nesreće?	x		V		V	
	Da li će uticati na spremnost za prirodne nepogode?	x		N		N	
	Da li će se uticati na zaštitu društva Prirodnih nepogoda?		x				
Biodiverzitet, flora i fauna	Da li će uticati na zaštićene ili ugrožene vrste ili područja u kojima žive?	x		N		N	
	Da li će biti pogođene veličine ili veze između prirodnih područja?		x				
	Da li će uticati na broj vrsta u određenom području?	x		N		N	

Koncept dokument za Zakon o vozačkoj dozvoli

Dobrobit životinja	Da li će uticati na tretiranje životinja?		x	N	N
	Da li će uticati na zdravlje životinja?		x	N	N
	Da li će uticati na kvalitet i bezbednost stočne hrane?		x	N	N

Prilog 4: Obrazac procene uticaja na osnovna prava

Kategorija uticaja na osnovna prava	Glavni uticaj	Da li se očekuje da će doći do ovog uticaja?		Broj pogođenih organizacija, kompanija i/ili pojedinaca	Očekivana korist ili troškovi uticaja	Poželjni nivo analize
		Da	Ne			
Dostojanstvo	Da li opcija utiče na dostojanstvo ljudi, njihovo pravo na život ili integritet jedne osobe?	x		V	V	
	Da li opcija utiče na pravo na slobodu pojedinaca?	x		V	V	
Sloboda	Da li opcija utiče na pravo osobe na privatnost?	x		N	N	
	Da li opcija utiče na pravo na sklapanje braka ili stvaranje porodice?		x			
	Da li opcija utiče na pravnu, ekonomsku ili društvenu zaštitu pojedinaca ili porodica?	x		N	N	
	Da li opcija utiče na slobodu mišljenja, savesti ili veroispovesti?		x			
	Da li opcija utiče na slobodu izražavanja?		x			
	Da li opcija utiče na slobodu okupljanja ili udruživanja?		x			
	Da li opcija obuhvata obradu ličnih podataka?	x		V	V	
	Da li su zagarantovana prava pojedinca na pristup, ispravku i prigovor?	x		V	V	
Lični podaci	Da li je jasno i dobro zaštićen način na koji se lični podaci obrađuju?	x		V	V	
	Da li ova opcija utiče na pravo na azil?		x			
Azil	Da li će uticati na imovinska prava?		x			



Koncept dokument za Zakon o vozačkoj dozvoli

Imovinska prava	Da li opcija utiče na slobodu poslovanja?	x		N	N
Jednak tretman <sup>4</sup>	Da li opcija štiti princip jednakosti pred zakonom?	x		V	V
	Da li postoji verovatnoća da određene grupe budu oštećene direktno ili indirektno diskriminacijom (npr. bilo kakva diskriminacija na osnovu pola, rase, boje, etničke pripadnosti, političkog ili drugog mišljenja, starosti ili seksualne orijentacije)?		x		
	Da li opcija utiče na prava osoba sa invaliditetom?	x		V	V
Prava deteta	Da li opcija utiče na prava dece?	x		V	V
Dobro upravljanje	Da li će upravni postupci postati komplikovaniji?		x		
	Da li će uticati na način na koji uprava donosi odluke (transparentnost, proceduralni rok, pravo na pristup dosijeu, itd.)?	x		V	V
	O krivičnom pravu i propisanim kaznama: da li su ugrožena prava okrivljenog?	x		N	N
	Da li će uticati na pristup pravdi?	x		N	N