

**ИЗВЕШТАЈ О СПРОВЕДЕНОЈ ЈАВНОЈ РАСПРАВИ О
ПРЕДЛОГУ ПРОГРАМА РАЗВОЈА ИНТЕЛИГЕНТНИХ ТРАСПОРТНИХ
СИСТЕМА СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ ЗА ПЕРИОД 2026-2028. ГОДИНЕ**

У складу са Законом о министарствима („Службени гласник РС” број 128/20, 116/22 и 92/23-др. закон) и утврђеним делокругом рада, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре припремило је Предлог програма развоја интелигентних транспортних система са Акционим планом за период 2026-2028. године.

Влада Републике Србије донела је Закључак 05 Број: 344-6553/2026-1 од 2. јула 2026. године, на предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у складу са чланом 41. ст. 7. и 8. Пословника Владе („Службени гласник РС”, бр. 61/06 - пречишћен текст, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11, 37/11, 30/13, 76/14, 8/19-др. уредба и 106/25). Наведеним закључком утврђено је да се спроводи јавна расправа о Предлогу програма развоја интелигентних транспортних система са Акционим планом за период 2026-2028. године, одређује Програм јавне расправе о Предлогу програма, који је саставни део овог закључка и утврђује да ће се јавна расправа о Нацрту закона спроводити у периоду од 3-23. јула 2026. године.

Јавна расправа о Предлогу програма развоја интелигентних транспортних система са Акционим планом за период 2026-2028. године спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 3-23. јула 2026. године. Текст Предлог програма развоја интелигентних транспортних система са Акционим планом за период 2026-2028. године и Програм јавне расправе био је објављен на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре www.mgsi.gov.rs и на порталу е-Консултације.

У оквиру јавне расправе о Предлог програма одржана је презентација електронским путем уз присуство заинтересованих физичких и правних лица која су се јавној расправи прикључила онлајн и то дана 16. јула 2026. године. Овом приликом је представљен Предлог програма путем презентације, а на јавној расправи су учешће узели представници институција, јавности и других субјеката из области путева и других, усменим изношењем предлога и могућих проблема у пракси, које су представници предлагача Предлога програма, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, узели у разматрање и образложили разлоге за прихватање, односно неприхватање предлога. Такође, примедбе и предлози на Нацрт закона су достављани и путем и Портала „е-Консултације”, као и путем електронске поште на адресу: drumski@mgsi.gov.rs,

Током одржане јавне расправе, свим учесницима били су доступни разлози доношења Предлог програма, правни оквир и плански документи, преглед и анализа постојећег стања развоја ИТС у РС, визија, циљеви програма, мере за оставривање циљева, активности за реализацију мера и предвиђених Акционим планом као и процена потребних финансијских средстава.

Програм је припремљен узимајући у обзир обавезе које произилазе из европског законодавства, посебно Директиве 2010/40/ЕУ и њених измена (Одлука (ЕУ) 2017/2380 и Директива (ЕУ) 2023/2661).

Указано је да се Програм доноси као први свеобухватни национални документ који систематски уређује област ИТС у друмском саобраћају и његовој повезаности (интерфејс) са другим видовима саобраћаја.

Усвајањем Програма развоја ИТС са Акционим планом за период 2026–2028. године обезбеђује се усаглашеност са приоритетима државе и реформским мерама преузетим у

процесу приступања Европској унији које су предвиђене Планом раста и Реформском агендом.

Учесће у јавној расправи узели су представници:

1. Владимир Воротовић, ERTICO, ERTICO-ITS Europe
2. Немања Станковић, mast.inž.saobr., KBV DATACOM d.o.o
3. Влада Маринковић, Marinkovic Hofmann d.o.o
4. Младен Недељков, Српско друштво за ИТС
5. Мирослав Петровић, Српско друштво за ИТС
6. Илија Неден Димитриу, M.Sc. T&T, EE,
7. Мирјана Јовановић, Пројектно-имплементациона јединица ТТФ пројекта Светске банке
8. Иван Терзић, „Путеви Србије“ д.о.о.
9. Велимир Ћировић, „Путеви Србије“ д.о.о.
10. Катарина Комненовић, „Путеви Србије“ д.о.о. Управник РЦ Чачак
11. Владимир Борисављевић, „Путеви Србије“ д.о.о.
12. Владимир Стамболић, „Путеви Србије“ д.о.о.
13. Небојша Јевтић, Привредна комора Србије
14. Весна Ђорђевић, Привредна комора Србије

који су своје примедбе, сугестије и коментаре доставили електронским путем и путем електронске јавне расправе одржане 16. јула 2026. године.

По окончању поступка јавне расправе Министарство је анализирано све примедбе, предлоге и сугестије учесника у јавној расправи и прихватило предлоге који су релевантни са становишта предмета Предлога програма и унапређују текст истог.

Преглед примедба и сугестија дат је у даљем тексту разврстан редом по подносиоцима примедби, односно предлога. Примедбе и предлози који нису прихваћени или су делимично прихваћени имају образложење из ког разлога нису, односно јесу делимично прихваћене, оне које су прихваћене имају образложење на који начин су уврштене у Нацрт закона, а примедбе које су садржале упит за додатно објашњење или су имале у себи коментар, образложене су.

У току јавне расправе стигле су три серије коментара достављене од стране:

1. Илије Неден Димитриу, дипл. инж.;
2. Милана Милошевића, новинара и
3. Удружења „Српско друштво за ИТС“

Сходно наведеном, у даљем тексту налазе се питања са одговорима према дефинисаном редоследу:

1. Коменатри/примедбе достављени од стране господин Илије Неден Димитриу, дипл. инж.:

Примедба 1 – Недостатак јединствене националне ITS архитектуре

Референтно поглавље Нацрта: Поглавља која се односе на ITS Architecture, интероперабилност система и институционалну координацију.

Образложење

Документ констатује постојање више изолованих система и ограничену размену података. Без јединствене архитектуре постоји ризик даљег развоја технолошких и организационих „острва“.

Предлог измене

„Израда и усвајање Националне ITS архитектуре Републике Србије као обавезног оквира за све будуће ITS пројекте.“

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Питање успостављања Националне референтне ИТС архитектуре већ је обрађено у поглављу 4.1 Програма развоја ИТС. У наведеном поглављу Национална референтна ИТС архитектура је дефинисана као стратешки и концептуални оквир за планирање, развој и имплементацију ИТС решења у Републици Србији, заснован на европској FRAME архитектури, са циљем обезбеђивања интероперабилности, интеграције система и спречавања фрагментиране имплементације.

Програм већ предвиђа да Национална референтна ИТС архитектура представља основу за развој будућих ИТС система и пројеката, као и за њихову међусобну компатибилност и координисан развој. С обзиром на то да су предложени циљ и сврха већ садржани у тексту Програма, није потребно додатно уносити предложену формулацију.

Примедба 2 – Недостатак Националног центра за управљање саобраћајем

Референтно поглавље Нацрта: Управљање саобраћајем, оперативни центри и институционални капацитети.

Образложење

Постојећи системи функционишу кроз више организационих целина и центара.

Предлог измене

„Израда студије и плана успостављања Националног центра за управљање саобраћајем.“

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система већ препознаје успостављање Националног центра за управљање саобраћајем као једну од кључних мера за остваривање Посебног циља 1.1 – „Успостављен интегрисан и ефикасан систем управљања саобраћајем на националном и регионалном нивоу“.

Полазећи управо од чињенице да постојећи системи функционишу кроз више организационих и техничких целина, Програм предвиђа успостављање Националног центра за управљање саобраћајем као централног елемента интегрисаног система управљања саобраћајем, који ће обезбедити координацију, интеграцију и ефикасније управљање саобраћајем на националном нивоу.

У оквиру мере 1.1.1 изричито је предвиђено успостављање Националног центра за управљање саобраћајем, док су мере 1.1.2 и 1.1.3 усмерене на успостављање регионалних центара за управљање саобраћајем. Програм такође предвиђа успостављање јединствене софтверске платформе која ће омогућити централизовано прикупљање, интеграцију, обраду и размену података, као и подршку оперативном доношењу одлука и координацији између различитих нивоа управљања.

С обзиром на то да Програм већ предвиђа успостављање Националног центра за управљање саобраћајем као конкретну меру, предложена измена којом се предвиђа израда студије и плана његовог успостављања не представља додатну вредност, јер је предметна активност већ обухваћена постојећим мерама Програма. Одређене припремне активности, укључујући израду одговарајуће техничке и инвестиционе документације, подразумевају се као саставни део реализације саме мере.

Примедба 3 – Недовољно развијен „Data Governance” концепт

Референтно поглавље Нацрта: Подаци, дигиталне платформе, National Access Point и размена информација.

Образложење

Савремени европски ITS системи заснивају се на управљању подацима и интероперабилности.

Предлог измене

„Израда националног „Data Governance Framework-а” за транспортни сектор”

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система препознаје управљање ИТС подацима, њихову размену и интероперабилност као један од кључних предуслова за развој интелигентних транспортних система. Из тог разлога је Посебним циљем 1.2 – „Успостављен јединствени национални оквир за размену, управљање и интероперабилност ИТС података“ – већ предвиђен свеобухватан сет мера које обухватају кључне елементе управљања ИТС подацима.

У оквиру Посебног циља 1.2 предвиђене су мере које се односе на успостављање Националне приступне тачке (НПТ) за размену ИТС података, постављање и надоградњу телекомуникационе фиксне мреже за подршку ИТС инфраструктури, успостављање сталног мрежног електроенергетског напајања за подршку ИТС инфраструктури, као и примену референтне националне ИТС архитектуре. Наведене мере обезбеђују предуслове за стандардизовано прикупљање, размену, доступност и интероперабилност ИТС података, у складу са захтевима правног оквира Европске уније.

Предложена израда посебног оквира за управљање ИТС подацима („Data Governance Framework”) не представља посебну меру коју је потребно експлицитно предвидети Програмом, јер су кључни елементи управљања ИТС подацима већ обухваћени Посебним циљем 1.2 и припадајућим мерама.

Примедба 4 – Недовољна заступљеност „Artificial Intelligence” концепта

Референтно поглавље Нацрта: Дигитализација, иновације и напредне ITS услуге.

Образложење

AI, Machine Learning и Predictive Analytics нису довољно препознати као развојни правац.

Предлог измене

„Развој „AI Roadmap”-а за примену вештачке интелигенције у ITS систему Републике Србије.“

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система представља стратешки документ којим се дефинишу циљеви, приоритети и мере развоја интелигентних транспортних система. При изради стратешких докумената уобичајено је да се избегава везивање за појединачне технологије, јер се оне брзо развијају и мењају, док циљеви, функционални захтеви и очекивани резултати остају релевантни током целог периода спровођења документа. Из тог разлога, Програм је формулисан технолошки неутрално, како би омогућио примену различитих постојећих и будућих технолошких решења, укључујући и решења заснована на вештачкој интелигенцији, уколико она доприносе ефикаснијем остваривању постављених циљева.

С обзиром на наведено, није потребно Програмом посебно предвидети израду „AI Roadmap”-а за примену вештачке интелигенције у ИТС систему Републике Србије.

Примедба 5 – Недостатак „Digital Twin” концепта

Референтно поглавље Нацрта: Планирање развоја инфраструктуре, управљање средствима и дигитализација система.

Образложење

„Digital Twin” представља стандардни правац развоја модерних транспортних система.

Предлог измене

„Израда концепта Националног „Digital Twin” модела транспортне инфраструктуре Републике Србије.“

Примедба се не прихвата

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Као у Примедби 4.

Примедба 6 – Недовољно препознат значај „C-ITS” и „V2X” технологија

Референтно поглавље Нацрта: Кооперативни системи, комуникационе технологије и будући развој ITS сервиса

Образложење

Будући европски системи мобилности засниваће се на „Cooperative ITS” и „V2X” комуникацијама.

Предлог измене

„Развој „C-ITS” и „V2X” екосистема представља један од стратешких приоритета будућег развоја транспортне дигитализације у Републици Србији.“

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

У Програму развоја интелигентних транспортних система развој кооперативне, повезане и аутоматизоване мобилности већ је препознат као једна од приоритетних области развоја интелигентних транспортних система, у складу са европским ITS оквиром и Директивом (ЕУ) 2023/2661. У оквиру Програма су такође препознати значај развоја комуникационе инфраструктуре, интероперабилности система, размене и доступности података, који представљају основне предуслове за будућу примену напредних ITS решења, укључујући „C-ITS” и „V2X” технологије.

Имајући у виду временски оквир Програма, његову сврху и расположиве ресурсе за период реализације, увођење „C-ITS” и „V2X” система као посебног стратешког приоритета није предвиђено овим документом. Развој ових технологија захтева претходно успостављање сложеног техничког, организационог и регулаторног оквира, као и значајна финансијска улагања, што превазилази оквире овог трогодишњег Програма.

Кроз мере предвиђене Програмом стварају се предуслови за даљи развој и будућу примену ових технологија, у складу са развојем европског ITS оквира.

Примедба 7 – Недостаје методологија избора ITS технологија

Референтно поглавље Нацрта: Имплементација ITS пројеката, набавке, стандардизација и инвестиционо планирање.

Образложење

Документ не дефинише јасан поступак оцене и избора технологија.

Предлог измене

„Израда и усвајање Националне методологије за избор, тестирање, евалуацију и имплементацију ITS технологија.“

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система представља стратешки документ којим се дефинишу циљеви, приоритети и мере развоја интелигентних транспортних система, док се поступци избора, тестирања, евалуације и имплементације појединачних технологија не уређују на нивоу стратешког документа.

Програм је формулисан технолошки неутрално, како би омогућио избор решења која ће у тренутку њихове примене најбоље одговарати функционалним захтевима, важећим стандардима, европском регулаторном оквиру и националним потребама. С обзиром на то да Програм обухвата широк спектар ИТС области и технологија, није целисходно прописивати јединствену методологију за њихов избор и примену.

Примедба 8 – Недостаје систем националних KPI показатеља

Референтно поглавље Нацрта: Праћење реализације програма и мерење успешности.

Образложење

Успешност ITS пројеката треба мерити кроз мерљиве ефекте.

Предлог измене

Дефинисати национални KPI оквир.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система већ садржи систем показатеља за праћење успешности његове реализације. За општи циљ и посебне циљеве дефинисани су показатељи ефеката и показатељи исхода, док су за сваку меру дефинисани показатељи резултата, са јединицама мере, изворима провере, почетним и циљним вредностима.

Предложени национални KPI оквир по својој суштини представља систем показатеља за праћење реализације и успешности Програма, који је већ успостављен кроз дефинисане показатеље. С обзиром на то да Програм већ обезбеђује мерљиво праћење реализације циљева и мера, није потребно додатно предвидети посебан национални KPI оквир.

Примедба 9 – Јачање усклађености са Европском унијом

Референтно поглавље Нацрта: Међународна сарадња, TEN-T, ЕУ интеграције и регулаторно усклађивање

Образложење

Пожељно је јасније повезивање предложених мера са европским прописима.

Предлог измене

Експлицитно укључити референце на ITS Directive (EU) 2023/2661, DATEX II, EU AI Act, EU Data Act

Примедба се делимично прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

У Нацрту Програма већ је успостављена веза са релевантним прописима Европске уније у области интелигентних транспортних система, укључујући Директиву 2010/40/EU и Директиву (EU) 2023/2661, као и са европским стандардима и техничким спецификацијама, укључујући DATEX II стандарде за размену саобраћајних података.

У циљу додатног јачања повезаности предложених мера са савременим европским регулаторним оквиром, текст Програма ће бити допуњен референцама на релевантне хоризонталне европске оквири који су од значаја за даљи развој ITS система, посебно у областима управљања и размене података, сајбер безбедности и примене дигиталних технологија.

Допуном ће се додатно нагласити да ће се мере које се односе на успостављање Националне приступне тачке (NAP), развој националне ITS архитектуре, интероперабилност система и размену података реализовати у складу са принципима и захтевима релевантних европских оквира.

2. Коментари/примедбе достављени од стране Удружења „Српско друштво за ИТС“

Детаљном анализом Предлога програма и Акционог плана препознали су системски приступ уређењу области интелигентних транспортних система. Ипак, сматрају да постоји простор за додатно побољшање појединих сегмената документа како би предложена структура ове области била дугорочно одржива, отпорна на технолошко застаривање, интероперабилна и усклађена са савременим европским и светским стандардима и будућим правцима развоја ИТС.

У наставку се налазе стручни предлози и коментари на Предлог програма развоја интелигентних транспортних система у Републици Србији са Акционим планом за период од 2026. до 2028. године.

1. Усклађеност са другим националним стратешким документима

Предлажу да се Програм експлицитно повеже са постојећим националним стратешким документима који су директно повезани у појединим сегментима са интелигентним транспортним системима. При томе пре свега мисле на Стратегију безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године и Стратегијом развоја вештачке интелигенције у Републици Србији за период 2025 до 2030. године. Такође, потребно је обезбедити да овај Програм представља један од основних елемената будуће Стратегије развоја саобраћаја Републике Србије као кровног стратешког документа транспортног сектора, чиме би се обезбедила дугорочна усклађеност циљева, мера и инвестиција.

Примедба се делимично прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Текст Програма (Поглавље 2: Плански документи и правни оквир релевантни за програм) је допуњен тако да јасније упућује на релевантне националне стратешке документе. Програм је експлицитно повезан са Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2023–2030. године, кроз истицање његовог доприноса остваривању циљева те стратегије у области унапређења управљања саобраћајем, повећања безбедности саобраћаја, управљања инцидентима и информисања учесника у саобраћају.

Текст је, такође, допуњен у делу који се односи на однос Програма према Стратегији развоја вештачке интелигенције у Републици Србији за период 2025–2030. године, уз појашњење да је Програм са њом комплементаран, јер успоставља предуслове за примену решења заснованих на вештачкој интелигенцији у области транспорта, без прописивања конкретних технологија или мера. При изради стратешких докумената уобичајено је да се избегава везивање за појединачне технологије, јер се оне брзо развијају и мењају, док циљеви, функционални захтеви и очекивани резултати остају релевантни током целог периода спровођења документа. Из тог разлога, Програм је формулисан технолошки неутрално, како би омогућио примену различитих

постојећих и будућих технолошких решења, укључујући и решења заснована на вештачкој интелигенцији, уколико она доприносе ефикаснијем остваривању постављених циљева.

Предлог да се Програм дефинише као један од основних елемената будуће Стратегије развоја саобраћаја Републике Србије није прихваћен, будући да је реч о документу који је у фази припреме, чији ће обухват, структура и међусобни однос са другим документима јавних политика бити утврђени у поступку његове израде.

2. Активније учешће Републике Србије у европским програмима финансирања

Предлажу да се у Програму јасније препозна значај активног учешћа Републике Србије у европским програмима који финансирају развој интелигентних транспортних система и паметне мобилности. Посебно би требало истаћи опредељење Републике Србије за активно учешће у програму Connecting Europe Facility (CEF), као и другим програмима Европске уније и међународних институција који финансирају активности у области интелигентне мобилности, дигитализације транспорта, C-ITS система, мултимодалности, отворених података и иновативних транспортних решења. Овакво опредељење представљало би јасан сигнал спремности Републике Србије за даље усклађивање са европским транспортним простором и омогућило би присуп значајним расположивим изворима финансирања.

Примедба се делимично прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Текст Програма (Поглавље 2: Плански документи и правни оквир релевантни за програм) је допуњен тако да јасније препознаје значај коришћења расположивих извора финансирања Европске уније и међународних финансијских институција за реализацију мера предвиђених Програмом, као и значај учешћа у програмима који подржавају развој интелигентних транспортних система, дигитализацију транспорта, интероперабилност и иновативна решења у области мобилности.

Предлог да се у Програму експлицитно издвоје појединачни програми финансирања, као што је Connecting Europe Facility (CEF), није прихваћен, јер се доступни програми и инструменти финансирања временом мењају. Из тог разлога, Програм је формулисан на начин који омогућава коришћење свих релевантних извора финансирања у складу са националним приоритетима и условима конкретних програма.

3. Улога стручних удружења и учешће у европским иницијативама

По узору на европске земље, сматрају да је потребно препознати улогу националних ITS удружења као једног од значајних заинтересованих актера (stakeholder) у развоју интелигентних транспортних система. Предлажу да се у Програму препозна значај сарадње са националним ITS удружењем као партнером у припреми стратешких докумената, техничких смерница, промоцији стандарда, јачању капацитета и међународној сарадњи. Истовремено, потребно је подстицати активно учешће Републике Србије и домаћих институција у европским и регионалним иницијативама, платформама и мрежама које се баве развојем интелигентних транспортних система, како би се обезбедило благовремено праћење европских политика, размена искустава и ефикасније укључивање у међународне пројекте.

Примедба се делимично прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Текст Програма (Поглавље 2: Плански документи и правни оквир релевантни за програм) је допуњен тако да препознаје значај сарадње са различитим заинтересованим странама,

укључујући национална стручна удружења у области интелигентних транспортних система, академску и научноистраживачку заједницу, привреду и друге релевантне организације, као и значај учешћа у европским и регионалним иницијативама, мрежама и пројектима у области интелигентних транспортних система.

Предлог да се у Програму експлицитно препозна улога националног ИТС удружења као посебног партнера није прихваћен, јер Програм институционални оквир сагледава кроз сарадњу са свим релевантним заинтересованим странама, без издвајања појединачних организација.

4. Омогућавање шире примене ИТС у јединицама локалне самоуправе

Предлог програма је, оправдано, усмерен пре свега на државне путеве и национални ниво управљања. Међутим, значајан део интелигентних транспортних система примењује се управо у градовима и општинама, кроз системе управљања саобраћајем, јавним превозом, паркирањем, информисањем путника и другим решењима урбане мобилности.

Предлажу да се у Програму наведе да принципи, стандарди и смернице дефинисани овим Програмом представљају препоручени национални оквир који треба примењивати приликом развоја ИТС решења на локалном нивоу. Такво опредељење омогућило би јединицама локалне самоуправе да се приликом припреме пројеката и конкурисања за средства из домаћих и међународних извора финансирања позивају на национални стратешки документ, док би се истовремено обезбедило да се локални ИТС пројекти развијају у складу са националном ИТС архитектуром, принципима интероперабилности и заједничким стандардима.

Примедба се прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Текст Програма (Поглавље 4.1: Национална референтна ИТС архитектура) је допуњен тако да се јасније истакне да принципи, стандарди и смернице дефинисани Програмом и националном референтном ИТС архитектуром могу послужити као референтни оквир за планирање и развој ИТС решења и на нивоу јединица локалне самоуправе. На тај начин се подстиче усклађен развој локалних ИТС пројеката са националним принципима интероперабилности, размене података и примене заједничких стандарда, уз пуно уважавање надлежности јединица локалне самоуправе.

5. Стварање предуслова за примену принципа ИТС-а у другим видовима саобраћаја и мобилност као услуга

Иако је, у складу са Директивом 2010/40/ЕУ и њеним изменама, предмет овог Програма првенствено развој ИТС у друмском саобраћају и његовим интерфејсима са другим видовима транспорта, сматрају да је потребно оставити простор за једноставнију примену принципа, стандарда и архитектуре дефинисаних овим Програмом и у другим видовима саобраћаја.

Предлажу да се у Програму наведе да принципи, стандарди и смернице дефинисани овим документом представљају препоручени национални оквир који треба примењивати приликом планирања и развоја ИТС решења у железничком, водном и ваздушном саобраћају, уз уважавање специфичности сваког вида транспорта. На овај начин обезбедила би се већа интероперабилност, уједначен приступ развоју ИТС на националном нивоу и једноставнија интеграција мултимодалних транспортних услуга.

Додатно, концепт мобилности као услуге (Mobility as a Service – MaaS) тренутно није довољно препознат у Програму, иако представља један од кључних праваца развоја савремених транспортних система. Интеграција јавног, железничког и друмског превоза могућа је кроз

примену отворених стандарда и развој јединствених дигиталних платформи које омогућавају једноставно планирање мултимодалних путовања.

Примедба се делимично прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Текст Програма (Поглавље 4.1: Национална референтна ИТС архитектура) је допуњен тако да се јасније истакне да принципи, стандарди и смернице дефинисани Програмом и националном референтном ИТС архитектуром могу послужити као референтни оквир и за планирање и развој ИТС решења како на нивоу ЈЛС, тако и у другим видовима саобраћаја, уз уважавање њихових специфичности. На тај начин подстиче се интероперабилност и усклађен развој интелигентних транспортних система на националном нивоу.

У делу који се односи на концепт мобилности као услуге (Mobility as a Service – MaaS), указује се да је Програм припремљен за период од три године и да обухвата мере и активности чија је реализација могућа у том временском оквиру. Акционим планом је већ предвиђена активност 1.2.4.2 – Израда концепта и техничке спецификације интегрисаних система информисања путника у реалном времену (MaaS концепт), док мере које се односе на Националну приступну тачку, националну референтну ИТС архитектуру, интероперабилност и размену података обезбеђују предуслове за постепени развој и примену овог концепта.

6. Информациона безбедност (Cybersecurity) као хоризонтални приоритет

Успостављање централизованих система и умрежавање критичне саобраћајне инфраструктуре носи високе безбедносне ризике. Недавним изменама Закона о информациој безбедности извршено је усклађивање са европском NIS2 директивом. Управљачи саобраћајном инфраструктуром су сврстани у оператере приоритетних ИКТ система од посебног значаја. Стога је неопходно уврстити информациону безбедност као хоризонтални приоритет. У складу са светским трендовима, све релевантне софтверске платформе морају бити дизајниране према „Security-by-Design” и „Zero-Trust” принципима, како би се национална саобраћајна мрежа заштитила од сајбер напада и неовлашћеног преузимања контроле над системима управљања саобраћајем.

Примедба се делимично прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Текст Програма (Поглавље 2: Плански документи и правни оквир релевантни за програм) је допуњен тако да се јасније препозна значај информационе безбедности као хоризонталног принципа у развоју интелигентних транспортних система. Истакнута је потреба да се приликом планирања, развоја и имплементације ИТС решења обезбеди примена одговарајућих мера заштите информационих система, у складу са националним прописима којима се уређује информациона безбедност и релевантним европским оквиром.

Предлог да се у Програм експлицитно укључе конкретни принципи пројектовања, као што су Security-by-Design и Zero-Trust, није прихваћен, јер је реч о техничким приступима чија се примена ближе дефинише кроз техничке спецификације, стандарде и документацију приликом реализације појединачних ИТС пројеката, а не на нивоу стратешког документа.

7. Национална референтна ИТС архитектура

У поглављу 4.1 Национална референтна ИТС архитектура, наведено је да ће документ „Развој националне ИТС архитектуре и институционалног уређења“ (Пројекат SER-WBTTF-QCBS-CS20-12) бити јавно доступан на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, међутим он се не налази међу документима који су објављени уз ову јавну

расправу на сајту Министарства, односно на порталу еКонсултације. Како национална референтна архитектура представља један од кључних елемената за разумевање планиране имплементације ИТС, сматрају да би документ који је описује требало да буде јавно доступан током трајања јавне расправе, како би заинтересована јавност могла да сагледа исту и достави потпуне и аргументоване коментаре.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Документ „Развој националне ИТС архитектуре и институционалног уређења“ представља посебан стручни документ који описује националну ИТС архитектуру и који је коришћен као основа за израду Програма развоја интелигентних транспортних система. Наведени документ није саставни део Програма, већ представља пратећу стручну документацију која детаљније разрађује архитектонски приступ и институционалне аспекте развоја интелигентних транспортних система.

Програм развоја интелигентних транспортних система указује на значај Националне референтне ИТС архитектуре као оквира за планирање и развој будућих ИТС решења, док је њена детаљна разрада садржана у наведеном стручном документу. Имајући у виду да документ „Развој националне ИТС архитектуре и институционалног уређења“ није саставни део Програма који је био предмет јавне расправе, његово неприлагање уз материјале јавне расправе не представља ограничење за давање коментара на текст Програма.

8. Отворени подаци (Open API) и спречавање технолошког монопола (Vendor Lock-in)

Успостављањем националне ИТС архитектуре, дефинише се и проток података између актера. Овај проток података не сме остати затворен искључиво у оквирима државних институција. Потребно је обезбедити јавне, стандардизоване и бесплатне API интерфејсе у реалном времену за све неперсонализоване податке. Отворени подаци представљају технолошки предуслов да домаћи ИТ сектор, стартап компаније, научноистраживачке институције и логистички сектор развијају иновативна решења заснована на националној ИТС инфраструктури.

При набавци хардвера и развоју софтверских платформи потребно је инсистирати на технолошкој неутралности, микросервисној архитектури и примени отворених комуникационих протокола, како би се спречило везивање за затворене екосистеме појединачних произвођача и обезбедила интероперабилност различитих ИТС решења у будућности.

Примедба се делимично прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система препознаје значај интероперабилности, ефикасне размене података и примене заједничких стандарда као основних предуслова за развој интегрисаног ИТС екосистема. Национална референтна ИТС архитектура дефинише структуру система, токове података и комуникационе везе између различитих подсистема, при чему се развој ИТС решења заснива на принципима технолошке неутралности, примене отворених стандарда и стандардизованих интерфејса за размену података, како би се омогућила дугорочна интероперабилност и избегла технолошка зависност од појединачних произвођача.

У погледу доступности података, начин приступа, ниво отворености и услови коришћења података зависе од врсте података, важећег правног оквира, захтева у погледу заштите података, безбедности информационих система и специфичности конкретних ИТС услуга.

Стога ће се питања размене и доступности података уређивати у складу са релевантним прописима, стандардима и потребама конкретних система.

У складу са тим, у поглављу 4.1 Национална референтна ИТС архитектура додатно су наглашени принципи примене отворених стандарда, стандардизованих интерфејса и интероперабилности ИТС решења.

9. Проширење функција на мониторинг активне безбедности возила и интегрисана безбедност теретног саобраћаја

У складу са савременим приступима безбедности саобраћаја, потребно је размотрити постепени прелазак са искључиво периодичних техничких прегледа ка континуираном дигиталном праћењу техничке исправности возила током експлоатације, кроз интеграцију података са техничких прегледа и телематских система.

Инфраструктурне ИТС системе, попут система за мерење масе возила у покрету, потребно је дугорочно развијати у правцу интеграције са другим дигиталним платформама за праћење стања теретних возила, како би се обезбедила потпунија процена безбедности и техничке исправности током експлоатације.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система усмерен је на дефинисање стратешког оквира за развој ИТС система, услуга и инфраструктуре, као и на унапређење управљања саобраћајем, размене података, интероперабилности и примене дигиталних решења у саобраћајном систему.

Предложено проширење обухвата Програма на континуирано дигитално праћење техничке исправности возила током експлоатације, укључујући интеграцију података са техничких прегледа и телематских система возила, представља област која се односи на систем техничке исправности возила, регулаторни оквир за возила и управљање подацима из система у возилима, што није предмет овог Програма.

Програм већ обухвата развој ИТС решења која доприносе повећању безбедности саобраћаја, укључујући системе за праћење стања у саобраћају, откривање и управљање инцидентима, као и примену система за контролу и управљање теретним саобраћајем у оквиру надлежности путне инфраструктуре. Даљи развој и евентуална интеграција података из система који се односе на возила могу бити предмет других стратешких и регулаторних оквира, уз обезбеђивање одговарајућих техничких, организационих и правних услова.

10. Обрада података на извору (Edge Computing) и предиктивна AI аналитика у управљању инцидентима

Уместо централизоване обраде која захтева пренос великих количина података (видео садржај) и непотребно оптерећује телекомуникациону и информациону инфраструктуру те је стога није могуће реализовати без значајних улагања, предлажу примену концепта Edge (AI) Computing. То подразумева да се примарна аналитика врши локално, на самим камерама и сензорима, док се у централне системе шаљу обрађени метаподаци неопходни за брзо и ефикасно управљање саобраћајем.

Поред реактивних система који реагују на већ настале инциденте, потребно је предвидети примену машинског учења и предиктивне аналитике ради благовременог препознавања потенцијалних ризика и превентивног управљања саобраћајем.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система је заснован на принципу технолошке неутралности и не прописује примену конкретних технологија, већ дефинише стратешки оквир, циљеве и мере за развој ИТС система и услуга. Избор конкретних техничких решења, укључујући начин обраде и анализе података, зависиће од специфичности појединачних система, расположиве инфраструктуре, техничких захтева и економске оправданости.

Програм препознаје значај напредних метода обраде података, аутоматизације и аналитике унапређења управљања саобраћајем, укључујући области откривања и управљања инцидентима. Међутим, примена конкретних приступа, као што су Edge Computing, машинско учење или предиктивна аналитика, представља питање техничке имплементације које се разматра у оквиру развоја појединачних ИТС решења.

У складу са тим, Програм ствара предуслове за примену савремених технологија кроз развој дигиталне инфраструктуре, система за прикупљање и размену података и интероперабилних ИТС услуга, без ограничавања избора конкретних технолошких решења.

11. Прилагођавање екосистема повезаним и аутоматизованим возилима (C-ITS)

Документ је претежно инфраструктурно оријентисан, док се глобални развој интелигентних транспортних система све више заснива на повезаним, кооперативним и аутоматизованим возилима. Предлажу да се дугорочно већи акценат стави на двосмерну C-ITS комуникацију, у којој повезана возила представљају активне покретне сензоре који континуирано размењују податке са инфраструктуром.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

У Програму развоја интелигентних транспортних система препознат је значај даљег развоја кооперативне, повезане и аутоматизоване мобилности, у складу са европским ITS оквиром и Директивом (ЕУ) 2023/2661. У оквиру Програма су такође препознати значај развоја комуникационе инфраструктуре, интероперабилности система, размене и доступности података, који представљају основне предуслове за будућу примену напредних ITS решења, укључујући C-ITS и V2X технологије.

Имајући у виду временски оквир Програма, његову сврху и ниво стратешке разраде, увођење C-ITS и V2X система као посебног стратешког приоритета није предвиђено овим документом. Развој ових технологија захтева претходно успостављање сложеног техничког, организационог и регулаторног оквира, као и значајна улагања, што превазилази оквир овог трогодишњег Програма.

Кроз мере предвиђене Програмом стварају се предуслови за даљи развој и будућу примену ових технологија, у складу са развојем европског ITS оквира и националним потребама.

3. Коменатри/примедбе достављени од стране господин Милана Милошевића, новинара:

Предлог програма предвиђа централизацију управљања саобраћајем, Национални и регионалне центре, Националну приступну тачку, јединствену софтверску платформу, CCTV, ANPR/ALPR, AID, WIM, eCall и V2X системе. Постојећа документација показује

да су на путној мрежи већ распоређене стотине камера и други уређаји, а планира се њихова даља интеграција и проширење.

Подносилац не оспорава потребу за дигитализацијом и унапређењем безбедности саобраћаја. Међутим, технолошко решење само по себи не доказује јавну корист.

I ПРОЦЕСНЕ ПРИМЕДБЕ

1. Трајање и доступност јавне расправе

Јавна расправа је одређена за период од 3. до 23. јула 2026. године, док је електронска презентација одржана 16. јула 2026. године. Програм јавне расправе предвиђа достављање примедба преко Портала, електронском поштом и писаним путем, као и објављивање извештаја о расправи у року од 15 радних дана од њеног окончања.

У Јавном позиву постоји унутрашња неусклађеност: у једном делу се правилно наводи 16. јул 2026. године, а у наредном пасусу 16. јун 2026. године. Та грешка је и даље видљива на званичној страници Министарства.

Предлог: У извештају о јавној расправи треба констатовати грешку, навести да ли је објављена исправка и оценити да ли је она могла утицати на приступ електронској расправи.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

У јавном позиву наведено је се у периоду од 3. до 23. јула 2026. године спроводи јавна расправа о предлогу програма развоја интелигентних транспортних система у Републици Србији са Акционим планом за период од 2026. до 2028. године и да ће бити организована електронским путем (on line) у форми презентације и расправе која ће се одржати 16. јула 2026. године.

Уочена грешка је очигледна, случајна грешка и није утицала на приступ електронској јавној расправи, имајући у виду да случајна грешка упућује на месец јун 2026. године.

2. Непотпуна документациона основа

Предлог програма се позива на:

- SWOT анализу;
- податке релевантних институција;
- више студија и анализа;
- „Концепт развоја ИТС на мрежи државних путева Републике Србије”;
- документ „Развој националне ИТС архитектуре и институционалног уређења”;
- физичку и логичку архитектуру;

консултације, радионице и састанке; пројекте Светске банке и друге изворе стручне подршке.

Ови документи нису приложени у пакету јавне расправе, иако су од пресудног значаја за проверу полазних вредности, избора мера, техничке архитектуре и финансијске оправданости. Предлог чак наводи да ће документ о националној ИТС архитектури накнадно бити јавно доступан.

Предлог: Пре упућивања коначног Предлога Влади објавити комплетну документациону основу или образложен списак докумената који се не објављују, са правним основом за свако ограничење.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система израђен је на основу анализе постојећег стања, релевантних стратешких докумената, доступних података надлежних институција, стручних анализа и других извора који су били доступни у процесу припреме документа. У оквиру израде Програма спроведена је SWOT анализа, а у обзир су узети постојећи стратешки правци развоја саобраћајног система, релевантни плански документи, као и резултати консултација са заинтересованим странама.

Документи и анализе који су коришћени као стручна основа за израду Програма представљају пратећу документацију и нису саставни део самог стратешког документа. Програм представља документ јавне политике којим се дефинишу визија, циљеви, приоритети, мере и оквир за развој ИТС, док се детаљне стручне анализе, техничка решења и појединачни елементи који служе као основа за реализацију конкретних активности разрађују кроз одговарајућу пројектну и техничку документацију.

Информације о коришћеним изворима и спроведеном процесу консултација већ су садржане у одговарајућим поглављима Програма, укључујући поглавље 1.2 „Консултативни процес“ и део који се односи на анализу постојећег стања. Имајући у виду карактер Програма као стратешког документа, не постоји обавеза да сва пратећа стручна документација буде саставни део документа који се усваја, нити да се објављује у оквиру самог текста Програма.

3. Недовољно документоване претходне консултације

У Предлогу програма се наводи да су е-Консултације спроведене од 17. априла до 4. маја 2026. године и да су примљени предлози у вези са отвореним подацима, GTFS и GTFS-RT стандардима, интегрисаном наплатом карата, централним платформама и сертификацијом ИТС система. Међутим, сматра да нису објављени: број и садржај примљених предлога; списак учесника; записници; материјали са радионица; одговори предлагача; матрица прихваћених и одбијених предлога; образложење начина на који су прихваћени предлози уграђени.

Предлог: Објавити извештај о претходним консултацијама и матрицу „предлог — подносилац — одговор — статус — образложење — место уградње”.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Процес израде Програма развоја интелигентних транспортних система спроведен је уз укључивање заинтересованих страна, кроз консултације, радионице и размену мишљења са релевантним институцијама и другим учесницима. Информације о спроведеном консултативном процесу, укључујући период спровођења е-Консултација и теме које су биле предмет разматрања, већ су садржане у поглављу 1.2 „Консултативни процес“ Програма.

4. Учешће контролних и независних институција

Из достављених докумената није могуће утврдити да ли су у изради или стручној провери учествовали: Повереник за информације од јавног значаја и заштиту података о личности; Национални ЦЕРТ и надлежни орган за информациону безбедност; Канцеларија за јавне набавке; Агенција за спречавање корупције; Министарство заштите животне средине; организације особа са инвалидитетом; организације потрошача и корисника превоза; репрезентативан узорак јединица локалне самоуправе; независне стручне и академске институције.

Предлог: Пре усвајања прибавити и објавити мишљења ових институција у делу њихових надлежности.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Израда Програма развоја интелигентних транспортних система спроведена је уз учешће релевантних институција и заинтересованих страна у складу са природом и предметом документа, а информације о спроведеном консултативном процесу већ су приказане у поглављу 1.2 „Консултативни процес“ Програма.

Програм представља стратешки документ којим се дефинишу циљеви, приоритети и оквир за развој ИТС система, док се поједина питања која се односе на заштиту података о личности, информациону безбедност, јавне набавке, заштиту животне средине, приступачност и друга специфична подручја уређују и проверавају у оквиру одговарајућих поступака и фаза реализације конкретних мера и пројеката, у складу са релевантним прописима. У том смислу, за активности које подразумевају обраду података о личности, примену система информационе безбедности, реализацију инфраструктурних захвата, јавне набавке или друге поступке за које је прописано прибављање мишљења, сагласности или спровођење посебних процена, наведени захтеви ће бити обезбеђени у одговарајућој фази реализације.

Имајући у виду наведено, не прихвата се предлог да се прибављање и објављивање мишљења свих наведених институција и организација утврди као предуслов за усвајање Програма, јер њихово учешће зависи од конкретног предмета, надлежности и фазе спровођења појединих активности.

5. Поновна јавна расправа у случају суштинских измена

Прихватање предлога у области заштите података, сајбер-безбедности, аутоматизованог доказивања, финансирања, надлежности и архитектуре може битно изменити обим и природу Програма.

Предлог: Ако се после ове јавне расправе: уведу нове врсте масовне обраде података; прошири употреба аутоматизованих система за санкционисање; промени техничка архитектура; повећа процењена вредност; уведе нови централни систем; промени носилац мере; додају нове локације са значајним утицајима, потребно је организовати поновну или допунску јавну расправу о измењеном тексту.

II ОПШТЕ ПРИМЕДБЕ

1 . Анализа проблема

Предлог препознаје фрагментацију, непостојање јединствене платформе и ограничену размену података. Међутим, нису објављени: попис свих постојећих система; старост и техничко стање опреме; власништво над софтвером и подацима; постојећи добављачи; уговори о одржавању; лиценце; трошкови миграције; процена употребљивости постојећих система; анализа разлога досадашње фрагментације. Без ових података није могуће утврдити да ли је централизација најбоља опција нити колико ће интеграција заиста коштати.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система не полази од концепта потпуне централизације свих постојећих ИТС система, већ од потребе за успостављањем интегрисаног и интероперабилног оквира који омогућава повезивање различитих система, ефикасну размену података, координисан развој ИТС услуга и унапређење управљања саобраћајем.

Приликом израде Програма анализирани су расположиви подаци о постојећим системима и инфраструктури, релевантни стратешки документи, студије и анализе, као и идентификовани изазови у области управљања саобраћајем, институционалне координације и размене података. На основу те анализе дефинисани су циљеви и мере за успостављање оквира који ће омогућити даљу интеграцију и развој ИТС система.

Детаљна анализа појединачних постојећих система, укључујући њихово техничко стање, власничке односе, софтверска решења, лиценце, уговоре о одржавању, могућности миграције и трошкове интеграције, представља предмет припреме конкретних пројеката, техничких студија и анализа изводљивости. Такве анализе су неопходне за доношење одлука о избору конкретних техничких решења, али не представљају ниво разраде овог стратешког Програма.

2 . Логичка веза циљева, мера и показатеља

Постоји основна програмска логика између интегрисаног управљања, размене података и безбедности. Ипак, поједини показатељи нису методолошки објашњени, а у тексту су уочене разлике између сродних вредности, укључујући: 40% и 43% почетне покривености; ● 90% и 100% циљне покривености; 1.100 km и 1.300 km телекомуникационе мреже.

Акциони план оставља и непопуњено поље за институцију одговорну за праћење општег циља.

Примедба се делимично прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система заснован је на јасној повезаности општег и посебних циљева, мера и показатеља за праћење њиховог спровођења. Показатељи су дефинисани са циљем да омогуће праћење напретка у реализацији Програма, у складу са расположивим подацима и могућношћу њиховог праћења током периода реализације.

У погледу наведених вредности показатеља, указује се да се поједине вредности односе на различите категорије праћења и различите аспекте развоја ИТС система, те да не

представљају међусобно неусклађене вредности истог показатеља. Разлике у вредностима произилазе из различитог обухвата и нивоа мерења који се користи за поједине показатеље.

У погледу институције одговорне за праћење остваривања општег циља, у Акционом плану ће бити допуњен наведени део и као надлежна институција биће наведено Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Методолошко даље унапређење система показатеља, укључујући детаљније дефинисање начина обрачуна појединих индикатора, представљаће део процеса праћења и извештавања о спровођењу Програма.

3. Институционалне надлежности

Програм истовремено додељује улоге МГСИ, „Путеви Србије” д.о.о., „Коридори Србије” д.о.о., МУП-у, хитним службама, РАТЕЛ-у, локалним самоуправама и приватним пружаоцима услуга. Нема јединствене матрице одговорности нити командне структуре за ванредне догађаје.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система препознаје значај координације између свих релевантних институција и заинтересованих страна укључених у развој, управљање и коришћење ИТС система. У оквиру Програма су идентификовани кључни актери и њихове улоге у реализацији појединих мера, у складу са њиховим законским надлежностима.

ИТС област по својој природи укључује велики број субјеката са различитим надлежностима, због чега Програм не успоставља нову организациону структуру, јединствену командну линију нити оперативне процедуре за поступање у ванредним ситуацијама. Начин координације и поступања надлежних органа у случајевима ванредних догађаја уређен је одговарајућим прописима и процедурама у областима њихове надлежности.

Циљ Програма је успостављање услова за бољу интеграцију система, размену података и унапређење сарадње између релевантних институција, што представља основу за ефикасније управљање саобраћајем и пружање ИТС услуга.

4. Финансијска одрживост

Укупна процењена средства износе 6.483.400.000 динара, од чега део зависи од кредита и извора који су у Акционом плану означени као необезбеђени.

Нису приказани: укупни трошкови власништва; трошкови лиценци; одржавање после 2028; обнове опреме; кадрови; енергија; телекомуникационе услуге; сајбер-безбедност; резервни центри; миграција на другог добављача; трошкови престанка рада система.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Финансијски оквир Програма и припадајућег Акционог плана припремљен је у складу са прописима којима се уређује систем планирања и управљања јавним политикама и методологијом за израду акционих планова. За сваку меру процењена су потребна финансијска средства и идентификовани су потенцијални извори финансирања, укључујући средства буџета Републике Србије, сопствена средства, као и друге расположиве изворе финансирања.

Оквирни приказ финансијских средстава у Програму не представља детаљну инвестициону анализу појединачних ИТС пројеката. Детаљно сагледавање укупних трошкова власништва, трошкова лиценци, одржавања, обнове опреме, кадровских и оперативних трошкова, трошкова телекомуникационих услуга, сајбер-безбедности, резервних капацитета, миграције система и других елемената животног циклуса појединачних решења вршиће се приликом припреме конкретних пројеката, техничке документације и инвестиционих студија, у зависности од врсте и обима сваког пројекта.

Чињеница да су поједини извори финансирања у Акционом плану означени као необезбеђени не представља недостатак Програма, већ указује на потребу њиховог обезбеђивања у процесу реализације појединачних мера, у складу са расположивим буџетским средствима и другим изворима финансирања.

5. Заштита података

Масовна примена CCTV, ANPR/ALPR, eCall, V2X, WIM и других система захтева јасно одређене: сврхе; правне основе; категорије података; руковаоце и обрађиваче; рокове чувања; примаоце; нивое приступа; поступке исправке; забране секундарне употребе; процене нужности и сразмерности.

Закон о заштити података о личности уређује законитост обраде, права лица и процену утицаја код високоризичне обраде. (Pravno-informacioni sistem)

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система препознаје значај безбедне и законите обраде података у оквиру развоја и примене ИТС решења. Међутим, питања која се односе на правни основ обраде, сврху обраде, категорије података, руковаоце и обрађиваче, рокове чувања података, нивое приступа, права лица на која се подаци односе, као и спровођење процене утицаја на заштиту података о личности, уређена су Законом о заштити података о личности и другим релевантним прописима.

Програм представља стратешки документ којим се дефинишу циљеви, приоритети и мере развоја интелигентних транспортних система, док ће се питања обраде података и заштите података о личности разрађивати приликом успостављања и имплементације појединачних ИТС услуга и система као што су CCTV, ANPR/ALPR, eCall, V2X, WIM и друга решења, у складу са важећим прописима Републике Србије и релевантним прописима Европске уније.

6. Сајбер-безбедност

Програм не садржи посебну меру сајбер-безбедности, иако планирани системи могу утицати на управљање тунелима, сигнализацију, обавештавање хитних служби и

националну размену података. Важећи Закон о информационој безбедности уређује управљање ризицима, одговорности субјеката и заштиту ИКТ система.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система препознаје значај информационе и сајбер-безбедности као једног од основних предуслова за поуздано, безбедно и континуирано функционисање интелигентних транспортних система. У коначној верзији Програма додатно је прецизиран део који се односи на примену принципа информационе безбедности и релевантног европског оквира у области дигитализације транспорта, управљања подацима и безбедности дигиталних система. Посебно је наглашено да развој и примена интелигентних транспортних система подразумевају доследну примену принципа информационе безбедности, имајући у виду да ИТС представљају део критичне дигиталне инфраструктуре.

Програм представља стратешки документ којим се дефинишу циљеви, приоритети и мере развоја интелигентних транспортних система, док се конкретни организациони, технички и безбедносни захтеви, укључујући управљање сајбер-ризицима, мере заштите информационих система и обавезе појединих субјеката, уређују прописима којима се уређује информациона безбедност и разрађују приликом планирања, пројектовања, набавке, имплементације и одржавања појединачних ИТС система.

7. Јавне набавке и зависност од добављача

Без обавезних отворених интерфејса, права на податке, техничку документацију, конфигурације и план миграције, централна платформа може створити дугорочну зависност од једног добављача.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система утврђује стратешке принципе развоја ИТС, док се услови за спровођење поступака јавних набавки, техничке спецификације, уговорни односи и захтеви који се односе на права коришћења података, техничку документацију, конфигурације система и миграцију између различитих технолошких решења дефинишу приликом припреме и реализације појединачних пројеката, у складу са важећим прописима.

Програм предвиђа да се развој ИТС у Републици Србији заснива на примени интероперабилних и технолошки неутралних решења, као и на примени отворених стандарда и стандардизованих интерфејса, када је то применљиво, ради обезбеђивања интероперабилности, размене података и смањења зависности од појединачних технолошких решења. На тај начин већ су постављени стратешки принципи који доприносе избегавању зависности од појединачних добављача, док ће се њихова конкретна примена дефинисати у поступку реализације појединачних ИТС пројеката.

8. Интероперабилност

Позивање на FRAME, DATEX II, CEN, CENELEC, ETSI, GTFS и GTFS-RT није довољно ако се не усвоји национални профил стандарда и обавезни тест усаглашености. Директива 2010/40/EУ, измењена Директивом (ЕУ) 2023/2661, поставља оквир за усклађено увођење ИТС и интерфејсе са другим видовима превоза.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Интероперабилност представља један од основних принципа Програма развоја интелигентних транспортних система, који се заснива на примени релевантних европских архитектура, стандарда и техничких спецификација, укључујући FRAME архитектуру, DATEX II и друге релевантне стандарде.

Усаглашавање са Директивом 2010/40/EУ, измењеном Директивом (ЕУ) 2023/2661, извршено је кроз Закон о путевима, док ће се даље усклађивање са релевантним делегираним и спроведбеним актима Европске комисије обезбеђивати кроз подзаконске прописе. У том контексту, успостављање националних профила стандарда, дефинисање техничких спецификација и поступака испитивања усаглашености представљају питања која се уређују кроз техничке прописе и документацију за имплементацију, а не кроз овај стратешки документ.

9. Приступачност

Нема мерљивих обавеза које обезбеђују да дигиталне услуге, апликације, информације и кориснички канали буду доступни особама са инвалидитетом, старијим лицима и лицима без дигиталних вештина. Србија је ратификовала Конвенцију УН о правима особа са инвалидитетом 2009. године.

Примедба се делимично прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Приступачност ИТС услуга за све категорије корисника представља важан принцип развоја интелигентних транспортних система. У циљу његовог јаснијег истацања, текст Програма је допуњен тако да се нагласи да ће се приликом планирања, развоја и имплементације ИТС решења посебна пажња посветити обезбеђивању приступачности и употребљивости дигиталних услуга и информација за све кориснике, укључујући особе са инвалидитетом, старија лица и друге кориснике са специфичним потребама, у складу са важећим прописима (Поглавље 4: Визија).

Програм представља стратешки документ којим се утврђују циљеви, приоритети и принципи развоја интелигентних транспортних система, док ће се конкретни технички захтеви, стандарди приступачности и функционалности појединачних дигиталних услуга и корисничких интерфејса разрађивати приликом њиховог пројектовања и имплементације, у складу са важећим прописима и релевантним стандардима.

10. Животна средина

Програм садржи опште тврдње о одрживости, али не садржи формалну одлуку о потреби стратешке процене, нити мерљиве показатеље енергије, емисија, електронског отпада и климатске отпорности. Важећи Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину уређује поступак процене планова и програма.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Питање потребе спровођења стратешке процене утицаја на животну средину не уређује се Програмом, већ се разматра и о њему се одлучује у посебном поступку, у складу са Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину. У складу са законом, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре покренуло је поступак прибављања сагласности Министарства заштите животне средине на предлог да се за Програм не спроводи поступак стратешке процене утицаја на животну средину. Одлука донета у том поступку не представља саставни део Програма.

Програм препознаје одрживост као један од три основна стуба развоја интелигентних транспортних система и предвиђа мере које доприносе ефикаснијем управљању саобраћајем, смањењу загушења, рационалнијем коришћењу транспортне инфраструктуре и смањењу негативних утицаја саобраћаја на животну средину. Истовремено, Програм не предвиђа изградњу нове саобраћајне инфраструктуре нити друге активности које би саме по себи могле произвести значајне негативне утицаје на животну средину.

Утврђивање посебних показатеља који се односе на потрошњу енергије, емисије, електронски отпад и климатску отпорност превазилази предмет и ниво разраде овог стратешког документа. Такви показатељи, када су релевантни, утврђују се у оквиру секторских политика, поступака процене утицаја и припреме и реализације појединачних пројеката.

11. Правна заштита

Нема посебног механизма којим лице може брзо оспорити: нетачно прочитану регистарску ознаку; погрешно мерење; нетачан податак; неовлашћену обраду; погрешну аутоматизовану одлуку; ускраћивање услуге; штету насталу због нетачне информације система.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система представља стратешки документ којим се утврђују циљеви, приоритети и мере развоја интелигентних транспортних система, а не уређују поступци остваривања и заштите права физичких и правних лица.

Питања која се односе на исправку нетачних података, оспоравање појединачних одлука, заштиту података о личности, одговорност за штету, као и друга питања правне заштите, уређују се важећим прописима Републике Србије који регулишу управне поступке, заштиту података о личности, облигационе односе и друге релевантне области. Појединачни ИТС системи успостављаће се и функционисати у складу са тим прописима, који обезбеђују одговарајуће механизме правне заштите.

Увођење посебних механизма правне заштите кроз овај Програм није предмет нити сврха стратешког документа.

III. ПОСЕБНЕ ПРИМЕДБЕ

ПРИМЕДБА БРОЈ 1

Део документа: Поглавље 4.1 — Национална референтна ИТС архитектура; мера 1.2.4.

Постојеће решење

Предлог описује националну архитектуру као оквир заснован на FRAME моделу и наводи да ће посебан документ о развоју архитектуре и институционалном уређењу накнадно бити јавно доступан.

Препознати ризик

Програм се усваја пре објављивања документа који треба да представља техничку основу набавки и интеграције.

Погођени јавни интерес

Интероперабилност, јавни новац, технолошка неутралност, сајбер-безбедности конкуренција.

Погођени субјекти и објекти

МГСИ, „Путеви Србије” д.о.о., локалне самоуправе, превозници, пружаоци услуга, понуђачи и корисници.

Правно, техничко и чињенично образложење

Без функционалног, физичког, комуникационог, организационог и безбедносног приказа није могуће проверити да ли мере формирају кохерентан систем.

Недостајући документ или податак

Пуна национална ИТС архитектура; каталог услуга; токови података; интерфејси; модели одговорности; безбедносне зоне.

Предлог побољшања

Објавити пуну архитектуру и спровести независну стручну рецензију.

Предлог амандмана

После поглавља 4.1 додати обавезу да се архитектура објављује пре усвајања техничких спецификација.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Документ „Развој националне ИТС архитектуре и институционалног уређења“ није саставни део Програма развоја интелигентних транспортних система, већ посебан стручни документ који је коришћен као једна од основа за израду Програма и који детаљније разрађује националну референтну ИТС архитектуру.

Програм представља стратешки документ којим се утврђују циљеви, приоритети и основни принципи развоја интелигентних транспортних система, док се техничка решења, укључујући функционални, физички, комуникациони, организациони и безбедносни приказ архитектуре, каталоге услуга, интерфејсе, моделе одговорности и друге техничке елементе, разрађују кроз посебну техничку документацију и у поступку припреме и реализације појединачних пројеката.

Програмом се не уређује поступак објављивања стручне документације нити редослед припреме техничких спецификација, због чега није основан предлог да се у њега унесе обавеза објављивања националне ИТС архитектуре пре усвајања техничких спецификација.

ПРИМЕДБА БРОЈ 2

Део документа

Мере 1.1.4, 1.2.1, 1.3.1, 1.3.2 и 1.3.3.

Постојеће решење

Предвиђа се интеграција камера, ANPR/ALPR, eCall, V2X, WIM и других извора у централизоване системе.

Препознати ризик

Масовна и систематска обрада података о кретању без објављене процене утицаја.

Погођени јавни интерес

Приватност, слобода кретања, заштита података и поверење у институције.

Погођени субјекти и објекти

Возачи, путници, власници возила, запослени, превозници и друга снимљена лица.

Образложење

Обрада регистарских ознака, локација и видео-снимака може омогућити ретроспективно реконструисање кретања и секундарну употребу података. **Недостајући документ**

Кровна и појединачне процене утицаја на заштиту података.

Предлог побољшања

Увести обавезну DPIA пре набавке и прикључења сваког високоризичног подсистема.

Предлог амандмана

Додати нову меру „Процена утицаја и управљање заштитом података у ИТС”. **Захтев предлагачу**

Прихватање и уградња у Акциони план.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Заштита података о личности представља један од важних аспеката успостављања и функционисања интелигентних транспортних система и уређује се прописима којима се уређује заштита података о личности. Приликом планирања, развоја и имплементације појединачних ИТС система (укључујући CCTV, ANPR/ALPR, eCall, V2X, WIM и друге системе), обрада података о личности спроводиће се у складу са важећим прописима Републике Србије, укључујући обавезу спровођења процене утицаја на заштиту података о личности у случајевима када је таква обавеза прописана законом.

Програм представља стратешки документ којим се дефинишу циљеви и мере развоја интелигентних транспортних система, док се питања законитости обраде података, процене утицаја на заштиту података, права лица и обавеза руковалаца и обрађивача уређују важећим прописима и примењују приликом реализације појединачних ИТС пројеката. Из тог разлога није потребно уводити посебну меру у Акциони план која би прописивала обавезе које су већ уређене законом.

ПРИМЕДБА БРОЈ 3

Део документа Мере 1.1.1–1.2.4 и 1.3.1–1.3.4.

Постојеће решење

Сајбер-безбедност није дефинисана као посебна мера.

Препознати ризик

Напад или квар може онемогућити надзор, изменити информације возачима, угрозити тунеле или проузроковати губитак података. **Погођени јавни интерес**

Живот и здравље, критична инфраструктура и континуитет рада.

Погођени субјекти и објекти

Управљачи путева, хитне службе, корисници путева и оператори система.

Образложење

Централизација повећава ефекте појединачног безбедносног инцидента ако нису обезбеђени сегментација, редунданса и опоравак. **Недостајући документ**

Сајбер-процена, модел претњи, план континуитета, план опоравка, тестови пенетрације и правила ланца снабдевања.

Предлог побољшања

Увести засебну меру са роковима, средствима и показатељима. **Предлог амандмана**

Додати меру „Управљање сајбер-безбедношћу националне ИТС инфраструктуре”. **Захтев предлагачу**

Измена и допуна Акционог плана.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система препознаје значај информационе и сајбер-безбедности као једног од основних предуслова за поуздано и безбедно функционисање ИТС система. У коначној верзији Програма додатно је прецизиран део који се односи на примену принципа информационе безбедности, имајући у виду да интелигентни транспортни системи представљају део критичне дигиталне инфраструктуре.

Приликом планирања, развоја, набавке, имплементације и одржавања појединачних ИТС система обезбедиће се примена одговарајућих мера заштите информационих система, у складу са прописима којима се уређује информациона безбедност, као и релевантним стандардима и добром праксом у области управљања сајбер-ризицима.

Програм представља стратешки документ којим се дефинишу циљеви, приоритети и мере развоја ИТС, док се конкретни захтеви који се односе на процену ризика, моделе претњи, планове континуитета пословања и опоравка, тестирање безбедности и управљање ланцем

снабдевања дефинишу у оквиру пројектне документације, техничких спецификација и процедура управљања конкретним системима.

Из тог разлога, увођење посебне мере „Управљање сајбер-безбедношћу националне ИТС инфраструктуре“ у Акциони план није неопходно, јер се захтеви у области сајбер-безбедности примењују хоризонтално на све ИТС системе, у складу са важећим прописима и стандардима.

ПРИМЕДБА БРОЈ 4

Део документа Мера 1.3.3 — аутоматизована детекција кршења прописа.

Постојеће решење

Предвиђају се WIM и ANPR системи и њихова интеграција са системима за примену прописа.

Препознати ризик

Аутоматизовани запис може произвести санкцију без људске провере и делотворног приговора.

Погођени јавни интерес

Правна сигурност, право на одбрану, имовина и правично поступање.

Погођени субјекти и објекти

Возачи, власници возила, превозници и правна лица.

Образложење

Алгоритми и уређаји могу погрешно прочитати таблицу, масу, категорију или други параметар.

Недостајући документ

Правила доказне снаге, метрологије, калибрације, људске провере, достављања и жалбе.

Предлог побољшања

Забранити индивидуално правно дејство без претходне људске провере.

Предлог амандмана

У текст мере унети обавезу људске контроле и права на увид у изворни доказ.

Захтев предлагачу

Измена мере и припрема одговарајућег законског оквира.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Мера 1.3.3 односи се на развој и унапређење система за аутоматизовану детекцију кршења прописа, као подршку ефикаснијем управљању саобраћајем, контроли саобраћаја и повећању безбедности на путевима. Програмом се не уводи аутоматизовано изрицање санкција, нити се њиме уређују правила доказног поступка, права странака или начин спровођења поступака за утврђивање одговорности. Системи као што су ANPR и WIM представљају техничка средства за прикупљање и обраду релевантних података, док се њихова употреба у поступцима контроле и санкционисања спроводи у складу са важећим прописима којима се уређују безбедност саобраћаја, метрологија, доказивање, управни и прекршајни поступци. Приликом имплементације појединачних система обезбедиће се да техничка решења, процедуре рада и обрада података буду усклађени са применљивим правним оквиром, укључујући захтеве у погледу тачности, поузданости и контроле података.

Из тог разлога није потребно уносити додатне захтеве у текст Програма који се односе на правила поступања у конкретним поступцима контроле и санкционисања, јер се ова питања уређују посебним прописима.

ПРИМЕДБА БРОЈ 5

Део документа Мера 1.2.1 — Национална приступна тачка.

Постојеће решење

НПТ треба да прикупља, обрађује, складишти и дистрибуира податке више институција и видова превоза.

Препознати ризик

Нејасно власништво, одговорност, квалитет и приступ подацима. **Погођени јавни интерес**

Поузданост јавних информација, приватност, пословне тајне и отворени подаци. **Погођени субјекти и објекти**

Органи, ЈЛС, оператери, превозници, приватни пружаоци услуга и корисници.

Образложење

НПТ не може безбедно функционисати без правног и податковног модела за сваки скуп података.

Недостајући документ

Регистар категорија података, каталог, лиценце, правила приступа и уговори о размени.

Предлог побољшања

За сваки скуп утврдити власника, правни основ, квалитет, рок чувања и режим приступа.

Предлог амандмана

Увести јавни регистар категорија података НПТ. **Захтев предлагачу**

Допуна мере 1.2.1.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програмом је препознат значај успостављања одговарајућег оквира за управљање подацима који се размењују путем Националне приступне тачке (НПТ), укључујући обезбеђивање доступности, квалитета, интероперабилности и безбедности података. Национална приступна тачка представља механизам за омогућавање приступа и размене релевантних ИТС података, при чему се питања која се односе на конкретне категорије података, надлежности над подацима, услове приступа, права коришћења, квалитет података и друге елементе управљања подацима дефинишу у оквиру успостављања и оперативног функционисања НПТ, у складу са важећим прописима и релевантним европским захтевима.

Програм представља стратешки оквир за развој НПТ и не прописује оперативни модел управљања појединачним скуповима података, нити садржај регистара и каталога који се успостављају у оквиру конкретних информационих система. Приликом реализације мере 1.2.1 биће обезбеђено да се питања власништва, одговорности, приступа и коришћења података уреде на одговарајући начин, у складу са природом појединачних скупова података и применљивим правним оквиром.

ПРИМЕДБА БРОЈ 6

Део документа Поглавље 3 и све мере које се односе на интеграцију постојећих система.

Постојеће решење

Постојећи системи се описују агрегатним бројевима, без списка конкретних система, добављача и уговора.

Препознати ризик

Дуплирање набавки, скривена зависност, некомпатибилност и непризнати трошкови.

Погођени јавни интерес

Јавни новац, конкуренција и одрживост система.

Недостајући документ

Регистар ИТС система и јавни регистар уговора.

Предлог побољшања

Објавити машински читљив регистар система и уговора. **Предлог амандмана**

Додати активност „Успостављање регистра националне ИТС инфраструктуре”. **Захтев предлагачу**

Допуна Акционог плана.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система заснива се на анализи постојећег стања и препознаје потребу за унапређењем интеграције постојећих ИТС система, размене података и успостављања координисаног оквира њиховог даљег развоја. Међутим, израда и објављивање јавног регистра свих постојећих ИТС система, добављача, уговора о одржавању, лиценци и других оперативних података није предмет стратешког документа какав је Програм развоја ИТС. Такви подаци представљају део документације појединачних система и уговора надлежних институција и управљача инфраструктуре, а њихова доступност зависи од природе података, уговорних односа, питања интелектуалне својине и захтева информационе безбедности.

У складу са европском праксом, управљање ИТС подацима и обезбеђивање њихове доступности реализује се кроз Националну приступну тачку и одговарајуће каталоге података, док се детаљни регистри техничке опреме, система, уговора и имовине воде у оквиру надлежности појединачних управљача система.

У оквиру реализације појединачних мера усмерених на интеграцију и унапређење ИТС система, биће потребно обезбедити одговарајуће техничке анализе постојећих система, њихових функционалности, могућности интеграције и потреба за даљим развојем, у складу са конкретним пројектним захтевима.

Из наведених разлога није потребно уводити посебну активност „Успостављање регистра националне ИТС инфраструктуре“ у Акциони план.

ПРИМЕДБА БРОЈ 7

Део документа Мере 1.1.1–1.1.4 и 1.3.1–1.3.2.

Постојеће решење

Наведени су носиоци и учесници, али не и оперативна командна структура.

Препознати ризик

Кашњење, противречна наређења или неодговорност код инцидента.

Погођени јавни интерес

Живот, здравље и одговорност јавних институција.

Недостајући документ

RACI матрица, протокол ескалације и командни протокол.

Предлог побољшања

За сваки сценарио одредити једног руководиоца интервенције и рокове поступања.

Предлог амандмана

Додати обавезу усвајања међуинституционалног оперативног протокола.

Захтев предлагачу

Допуна мера и институционалног оквира.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програмом развоја интелигентних транспортних система дефинисани су носиоци и учесници у реализацији мера, као и потреба за унапређењем координације између релевантних институција у области управљања саобраћајем и реаговања у ванредним догађајима. Оперативна командна структура, протоколи поступања, линије ескалације и конкретна расподела одговорности у случају појединачних инцидената зависе од врсте догађаја и уређују се посебним прописима, плановима реаговања и оперативним процедурама надлежних институција и служби. Успостављање националног и регионалних центара за управљање саобраћајем, као и развој интегрисаних система за детекцију и управљање инцидентима, представљају основу за унапређење координације и размене информација између надлежних субјеката. Приликом даљег развоја и имплементације појединачних ИТС система могу се дефинисати одговарајући оперативни модели сарадње, процедуре рада и протоколи у складу са потребама конкретних система и надлежностима укључених институција.

Из наведених разлога није потребно у оквиру овог Програма уводити обавезу усвајања јединственог међуинституционалног оперативног протокола или RACI матрице.

ПРИМЕДБА БРОЈ 8

Део документа Поглавље 9 и финансијске табеле Акционог плана.

Постојеће решење

Део критичних активности зависи од необезбеђених кредита и других извора.

Препознати ризик

Недовршени центри, платформе или системи без средстава за интеграцију и одржавање.

Погођени јавни интерес

Буџет, критична инфраструктура и вредност већ уложених средстава.

Недостајући документ

Потврда финансијског затварања и анализа укупног трошка власништва.

Предлог побољшања

Забранити започињање функционално недељиве целине без обезбеђених средстава за завршетак и одржавање.

Предлог амандмана

Увести клаузулу финансијске затворености и десетогодишњи ТСО.

Захтев предлагачу

Измена финансијског дела Акционог плана.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система представља стратешки оквир за планирање развоја ИТС у Републици Србији и не представља документ којим се унапред обезбеђују средства за реализацију свих планираних активности. Акциони план садржи процену потребних средстава и могуће изворе финансирања на основу расположивих података у тренутку његове израде, укључујући и потенцијалне изворе који зависе од даљих процедура обезбеђивања финансирања.

Навођење необезбеђених извора финансирања у Акционом плану не подразумева започињање реализације активности без претходног обезбеђивања одговарајућих финансијских услова, већ представља основу за даље планирање и припрему конкретних пројеката. За појединачне пројекте и инвестиције, у складу са њиховом природом и обимом, спроводе се одговарајуће анализе оправданости, процене трошкова, модели финансирања и процене трошкова животног циклуса система, укључујући трошкове одржавања и даљег развоја.

Имајући у виду наведено, није потребно у оквиру овог Програма уводити општу обавезу финансијског затварања свих активности пре њиховог покретања, нити израду јединствене десетогодишње анализе укупног трошка власништва за све мере предвиђене Акционим планом.

ПРИМЕДБА БРОЈ 9

Део документа Мере 1.1.1, 1.2.1, 1.2.4 и све набавке софтвера и интеграције.

Постојеће решење

Помињу се европски стандарди, али нису утврђене обавезне анти-lock-in клаузуле.

Препознати ризик

Дугорочна зависност од добављача и немогућност промене оператера.

Погођени јавни интерес

Конкуренција, јавни новац, континуитет и суверенитет над подацима.

Недостајући документ

План промене добављача, правила преносивости и права на техничку документацију.

Предлог побољшања

Увести отворене API, преносивост података, escrow изворног кода и exit plan.

Предлог амандмана

Допунити све релевантне мере обавезним отвореним стандардима.

Захтев предлагачу

Измена техничких и набавних услова.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програмом развоја интелигентних транспортних система препознати су значај интероперабилности, примене отворених стандарда, технолошке неутралности и обезбеђивања дугорочне одрживости ИТС решења. Национална референтна ИТС архитектура представља основу за развој система који омогућавају интеграцију различитих технолошких решења и размену података између различитих подсистема.

Питања која се односе на конкретне уговорне механизме, услове набавке, права коришћења и преноса софтвера, приступ изворном коду, преносивост података и поступке промене добављача представљају предмет техничке документације, конкурсних услова и уговора за

појединачне пројекте, у складу са природом и ризицима конкретног система. Приликом реализације мера предвиђених Програмом, кроз припрему и спровођење појединачних набавки потребно је обезбедити примену одговарајућих захтева у погледу интероперабилности, коришћења отворених интерфејса, доступности и преносивости података, као и избегавања неоправдане зависности од појединачних произвођача или добављача.

Имајући у виду наведено, није потребно у оквиру Програма прописивати јединствене анти-lock-in клаузуле, escrow механизме или обавезне exit plan-ове за све будуће ИТС системе, јер се њихова примена дефинише у складу са специфичностима конкретних система и поступака набавке.

ПРИМЕДБА БРОЈ 10

Део документа Мере 1.2.1 и 1.2.4; дигиталне и мултимодалне услуге.

Постојеће решење

Приступачност није дефинисана као мерљива активност.

Препознати ризик

Дигитална искљученост и дискриминаторна услуга.

Погођени јавни интерес

Једнак приступ јавним услугама и мобилности.

Погођени субјекти

Особе са инвалидитетом, старија лица, лица без паметног телефона, рурално становништво и лица са нижим дигиталним вештинама.

Недостајући документ

План приступачности и извештај о тестирању са корисницима.

Предлог побољшања

Увести обавезне стандарде приступачности и алтернативне канале.

Предлог амандмана

Додати активност „Обезбеђивање приступачности ИТС услуга”.

Захтев предлагачу

Допуна Акционог плана.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програмом развоја интелигентних транспортних система препознат је значај развоја кориснички оријентисаних дигиталних транспортних услуга, унапређења информисаности корисника и обезбеђивања доступности услуга мобилности за различите категорије корисника. Питање приступачности дигиталних услуга, укључујући прилагођавање потребама особа са инвалидитетом, старијих лица и лица са ограниченим дигиталним вештинама, представља хоризонтални захтев који се примењује приликом развоја конкретних дигиталних система и услуга, у складу са релевантним прописима и стандардима у области приступачности.

Мере предвиђене Програмом усмерене су на успостављање основних предуслова за развој интероперабилних ИТС услуга, укључујући инфраструктуру за размену података, дигиталне платформе и системе информисања корисника. Приликом реализације појединачних решења потребно је узети у обзир принципе приступачности, корисничког дизајна и обезбеђивања одговарајућих канала информисања, у складу са наменом и карактеристикама конкретне услуге.

Имајући у виду наведено, није потребно у оквиру овог Програма уводити посебну меру „Обезбеђивање приступачности ИТС услуга“, јер се наведени захтеви примењују у оквиру развоја и имплементације конкретних ИТС решења.

ПРИМЕДБА БРОЈ 11

Део документа Визија, инфраструктурне мере и поглавље о одрживости.

Постојеће решење

Еколошки ефекти су описани углавном квалитативно.

Препознати ризик

Неиспитани кумулативни утицаји и немерљиве тврдње о зеленој мобилности.

Погођени јавни интерес

Животна средина, клима, енергија и земљиште.

Недостајући документ

Одлука о стратешкој процени, еколошки индикатори и анализа електронског отпада.

Предлог побољшања

Објавити формалну одлуку о потреби SEA и додати мерљиве показатеље.

Предлог амандмана

Унети обавезу screening поступка и годишњег еколошког биланса.

Захтев предлагачу

Додатна анализа и допуна Програма.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програмом развоја интелигентних транспортних система препознат је значај одрживог развоја саобраћајног система, при чему су позитивни ефекти примене ИТС решења повезани са оптимизацијом саобраћајних токова, смањењем загушења, ефикаснијим управљањем саобраћајем и смањењем негативних утицаја саобраћаја на животну средину. Ефекти реализације Програма на животну средину разматрани су у складу са карактером планираних мера и активности. Програм не предвиђа изградњу нових саобраћајних коридора, значајне инфраструктурне захвате, промену намене простора или друге активности које би саме по себи могле проузроковати значајне негативне утицаје на животну средину.

Питање потребе спровођења стратешке процене утицаја на животну средину разматра се у оквиру посебног поступка прописаног Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину. Министарство је у складу са наведеним законом покренуло поступак прибављања мишљења надлежног органа о потреби спровођења стратешке процене.

Увођење посебних еколошких индикатора, годишњих еколошких биланса или анализе електронског отпада није неопходно на нивоу овог Програма, имајући у виду његов карактер и предмет. Праћење конкретних утицаја на животну средину, када је то релевантно, може бити предмет припреме и реализације појединачних пројеката, као и одговарајућих процедура у складу са прописима из области заштите животне средине.

Из наведених разлога није потребно уводити додатне мере и обавезе у оквиру Акционог плана.

ПРИМЕДБА БРОЈ 12

Део документа Поглавље о праћењу и извештавању.

Постојеће решење

Извештавање се спроводи најмање једном годишње, на основу података носилаца активности.

Препознати ризик

Кашњења и безбедносни проблеми могу бити откривени тек када корекција постане скупа или немогућа.

Погођени јавни интерес

Будет, безбедност, транспарентност и одговорност.

Недостајући документ

Јавни dashboard, регистар ризика, независна средњорочна ревизија и јавни извештај о инцидентима.

Предлог побољшања

Квартално јавно извештавање и независно вредновање 2027. године.

Предлог амандмана

Допунити поглавље о мониторингу јавним кварталним и годишњим извештајима.

Захтев предлагачу

Измена поглавља о праћењу и Акционог плана.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програмом развоја интелигентних транспортних система успостављен је оквир за праћење реализације мера и активности, кроз дефинисање носилаца активности, рокова, показатеља и обавезе извештавања о спровођењу Акционог плана. Учесталост извештавања дефинисана је у складу са природом стратешког документа и потребом да се обезбеди ефикасно праћење реализације планираних активности. Годишње извештавање омогућава свеобухватну оцену степена реализације мера, остварених резултата и евентуалне потребе за корективним активностима.

Увођење кварталног јавног извештавања, посебних јавних контролних табли (dashboard), регистра ризика и независног вредновања представља додатне механизме управљања који могу бити разматрани у оквиру имплементације појединачних пројеката или унапређења система управљања јавним политикама, али нису неопходни елементи Програма развоја ИТС.

Имајући у виду наведено, није потребно мењати поглавље о праћењу и извештавању нити уводити додатне обавезе у Акциони план.

ПРИМЕДБА БРОЈ 13

Део документа Све мере које могу произвести индивидуалну последицу.

Постојеће решење

Није успостављен јединствени механизам притужби и хитне исправке.

Препознати ризик

Грађанин нема брз пут да исправи нетачан податак или заустави погрешну последицу.

Погођени јавни интерес

Правна заштита, правичност и поверење.

Недостајући документ

Правилник о притужбама, јединствена контакт тачка и рокови.

Предлог побољшања

Успоставити електронски и писани приговор, рок од 48 сати за хитне грешке и жалбу надлежном органу.

Предлог амандмана

Додати механизам притужби и исправке.

Захтев предлагачу

Допуна Програма и будућих прописа.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система представља стратешки оквир за развој и унапређење ИТС система и услуга и не уређује појединачне поступке остваривања права корисника, подношења притужби или правне заштите у вези са конкретним услугама и поступцима. Питања која се односе на могућност подношења захтева за исправку података, приговоре, жалбе, рокове поступања и друге механизме правне заштите уређују се посебним прописима који регулишу конкретну област, као и правни положај органа, управљача система и пружалаца услуга.

Приликом развоја појединачних ИТС решења која могу имати директан утицај на права и интересе корисника, потребно је обезбедити одговарајуће механизме информисања, приступа подацима, исправке нетачних података и остваривања права корисника, у складу са релевантним прописима.

Имајући у виду различиту природу ИТС услуга и постојећи нормативни оквир којим су уређени механизми правне заштите, није потребно у оквиру овог Програма успостављати јединствени механизам притужби и исправке за све ИТС системе.

ПРИМЕДБА БРОЈ 14

Део документа Све високоризичне мере.

Постојеће решење

Не постоји општа клаузула о обустави система ако ризик постане неприхватљив.

Препознати ризик

Систем може наставити рад и после утврђеног озбиљног безбедносног, правног или приватносног недостатка.

Погођени јавни интерес

Живот, здравље, права лица, подаци и критична инфраструктура.

Недостајући документ

Критеријуми обуставе, поступак процене и план безбедног искључења.

Предлог побољшања

Увести обавезну суспензију ризичне функције до отклањања недостатка.

Предлог амандмана

Додати хоризонталну клаузулу о неприхватљивом ризику.

Захтев предлагачу

Прихватање као услов за усвајање Програма.

Примедба се не прихвата.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Програм развоја интелигентних транспортних система представља стратешки оквир за развој ИТС система и не уређује оперативне процедуре управљања ризицима, континуитетом рада и поступањем у случају појединачних безбедносних, техничких или правних инцидената. Приликом пројектовања, набавке и имплементације појединачних ИТС система, посебно система који обрађују податке или имају утицај на безбедност саобраћаја и функционисање критичне инфраструктуре, потребно је применити одговарајуће мере управљања ризицима, информационе безбедности, заштите података и обезбеђења континуитета рада, у складу са важећим прописима и стандардима. Критеријуми за процену прихватљивог ризика, поступци ограничења, привремене обуставе или измене рада појединачних функција система, као и мере за безбедно управљање инцидентима, дефинишу се у оквиру техничке документације, пројектних захтева, процедура управљања системима и релевантних нормативних оквира за сваки конкретан систем.

Имајући у виду различиту природу и намену ИТС система који ће се развијати у оквиру Програма, није оправдано увођење јединствене опште клаузуле о обавезној обустави свих високоризичних функција на нивоу овог стратешког документа.

IV МЕЂУНАРОДНЕ ОБАВЕЗЕ И ЕВРОПСКИ ОКВИР

Инструмент	Статус за Србију	Релевантна обавеза/стандард	Препознати недостатак	Предлог усклађивања
Директива 2010/40 /ЕУ, измењена Директивом (ЕУ) 2023/2661	Део правних тековина ЕУ са којима се Србија усклађује; сам Програм је преузима као референтни оквир	координисана примена ИТС, интероперабилност, доступност података, интеграција видова превоза	нема потпуне матрице усаглашености и објављене архитектуре	објавити табелу одредба ЕУ — национална мера — носилац — рок — доказ
Конвенција Савета Европе бр. 108 о аутоматској обради података	Србија је страна уговорница	законитост, сврха, квалитет, сразмерност, безбедност и права лица	није презентована DPIA и режим системског надзора	Увести privacy-by-design, рокове чувања, контролу приступа и независни надзор.
Конвенција УН о правима особа са инвалидитетом	Србија је ратификовао а 31. јула 2009. године	приступачност информација, комуникација, услуга и превоза	нема мерљивих услова приступачности	обавезни приступачни интерфејси и укључивање организација особа са инвалидитетом

Архуска конвенција	Србија је приступила 31. јула 2009. године	приступ информацијама, учешће јавности и приступ правди у питањима животне средине	нема објављене одлуке о SEA и еколошке документационе основе	спровести screening, објавити одлуку и омогућити учешће у еколошком делу поступка.
Циљеви одрживог развоја УН	Програм их користи као референтни оквир	безбедна, доступна и одржива инфраструктура и институционална одговорност	еколошки и социјални ефекти углавном нису директно мерљиви	додати индикаторе емисија, приступачности, безбедности и јавне одговорности

V ПРЕДЛОЗИ АМАНДМАНА

Предложени амандмани се не прихватају.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Предлогом амандмана обухваћен је велики број питања која су од значаја за даљи развој и примену интелигентних транспортних система, укључујући заштиту података о личности, сајбер-безбедност, интероперабилност, управљање подацима, приступачност дигиталних услуга, финансијску одрживост и контролу ризика. Наведени аспекти представљају важне предуслове за успешну имплементацију ИТС решења и већ су препознати у оквиру Програма кроз дефинисане циљеве, мере и активности.

Предложени амандмани, међутим, у највећој мери уводе детаљне оперативне, техничке и процедуралне захтеве који превазилазе ниво разраде који је примерен стратешком програмском документу. Програм развоја ИТС представља оквирни документ којим се дефинишу стратешки правац развоја, циљеви, приоритети и мере, док ће се конкретни технички захтеви, методологије, процедуре, стандарди примене, правила управљања подацима, безбедносни захтеви и услови за набавку и имплементацију појединачних система дефинисати у оквиру одговарајућих подзаконских аката, техничких спецификација, пројектне документације и процедура за спровођење конкретних активности. Осим тога, део предложених амандмана односи се на обавезе које већ произилазе из важећег правног оквира

Републике Србије и релевантних прописа Европске уније, укључујући област заштите података о личности, информационе безбедности, јавних набавки, приступачности и заштите животне средине. Наведене обавезе се примењују независно од њиховог појединачног навођења у Програму и биће узете у обзир приликом припреме, развоја и имплементације конкретних ИТС система.

Наведени аспекти су већ обухваћени стратешким оквиром Програма, који предвиђа активности усмерене на обезбеђивање интероперабилности, безбедности и одрживости ИТС система, укључујући развој националне референтне ИТС архитектуре, успостављање Националне приступне тачке, примену релевантних стандарда, унапређење управљања подацима и јачање институционалних капацитета.

Имајући у виду наведено, сматра се да предложене измене није потребно уградити у текст Програма, будући да су питања на која се амандмани односе већ обухваћена стратешким оквиром Програма кроз дефинисане циљеве, мере и активности, док ће се њихова даља разрада и примена обезбедити кроз одговарајући законодавни, институционални и технички оквир у процесу реализације Програма.

АМАНДМАН БРОЈ 1 — ПРЕДУСЛОВИ ЗА ВИСОКОРИЗИЧНЕ МЕРЕ

1 . Део документа

После поглавља 6. „Анализа опција за остваривање циљева”.

2 . Постојећи текст

Не постоји хоризонтална одредба која условљава спровођење високоризичних система претходним проценама.

3 . Предлог допуне

После поглавља 6 додаје се ново поглавље ба, које гласи:

„ба. Предуслови за спровођење високоризичних ИТС мера

Набавка, развој, интеграција, тестирање у продукционом окружењу и пуштање у оперативни рад ИТС система који могу утицати на живот и здравље, функционисање критичне инфраструктуре, обраду података о личности или правни положај физичких и правних лица може се спровести тек након:

- 1 . утврђивања јасног правног основа и сврхе система;
- 2 . одређивања одговорног органа и оператера;
- 3 . спровођења процене утицаја на заштиту података, када је применљиво;
- 4 . спровођења процене сајбер-безбедносног ризика;
- 5 . независне техничке и безбедносне верификације;
6. обезбеђивања средстава за завршетак и одржавање система;
7. успостављања делотворног механизма притужбе и правне заштите;
8. утврђивања правила чувања, приступа и брисања података;
- 9 . обезбеђивања отворених стандарда, преносивости података и плана промене добављача.

Ако било који од наведених услова није испуњен, мера нема статус спремне за реализацију и систем се не може пустити у оперативни рад.”

4. Образложење

Уводи се јединствен процесни праг за системе високог ризика.

5. Начин спровођења

Носилац: МГСИ.

Рок: одмах по усвајању.

Средства: редован рад.

Показатељ: 100% високоризичних мера има досије испуњености предуслова.

6. Документи и докази

Регистар ризика, DPIA, сајбер-процена, технички сертификати, потврда финансирања.

7. Последица неприхватања

Могуће је пуштање система у рад без утврђеног правног, безбедносног и финансијског основа.

АМАНДМАН БРОЈ 2 — ПРОЦЕНА УТИЦАЈА НА ЗАШТИТУ ПОДАТАКА

1. Део документа

Акциони план, после мере 1.2.4.

2. Постојећи текст

Не постоји посебна мера.

3. Предлог допуне

Додаје се мера 1.2.5:

„Мера 1.2.5: Успостављање система заштите података о личности у ИТС

Мера обухвата:

- 1 . израду кровне процене утицаја на заштиту података за национални ИТС систем;
- 2 . појединачне процене за CCTV, ANPR/ALPR, WIM, eCall, V2X, НПТ и друге високоризичне обраде;
- 3 . утврђивање руковалаца, обрађивача, сврха и правних основа;
- 4 . правила минимизације, приступа, чувања, анонимизације и брисања;
- 5 . поступак остваривања права лица;
- 6 . вођење регистра обрада и повреда података.

Ниједна високоризична обрада не може започети пре усвајања процене утицаја и спровођења мера за смањење ризика.”

4–7. Образложење и спровођење

Носиоци: МГСИ, „Путеви Србије”, МУП и други руковооци.

Рок: пре техничке спецификације и најкасније до II квартала 2027.

Показатељ: 100% високоризичних обрада покривено проценом.

Јавни доказ: објављени сажетак процене.

Последица неприхватања: висок ризик несразмерног и незаконитог надзора.

АМАНДМАН БРОЈ 3 — САЈБЕР-БЕЗБЕДНОСТ

Додаје се мера 1.2.6:

„Мера 1.2.6: Успостављање система сајбер-безбедности ИТС инфраструктуре

Мера обухвата процену ризика, модел претњи, сегментацију ИТ и ОТ мрежа, управљање идентитетима и привилегованим приступом, криптографску заштиту, евидентирање догађаја, непрекидни надзор, управљање рањивостима, резервне копије, опоравак од катастрофе, тестове пенетрације, управљање ланцем снабдевања и реаговање на инциденте.

Критични систем не може бити пуштен у рад без независног безбедносног теста и усвојеног плана континуитета пословања.”

Носилац: МГСИ и „Путеви Србије”.

Партнери: надлежни орган за информациону безбедност, Национални ЦЕРТ, МУП и оператори.

Рок: пре првог продукционог пуштања.

Показатељ: 100% критичних система обухваћено надзором и тестирањем.

Последица неприхватања: системски ризик прекида критичне инфраструктуре.

АМАНДМАН БРОЈ 4 — ЉУДСКА ПРОВЕРА АУТОМАТИЗОВАНОГ ДОКАЗА

У мери 1.3.3 после опис активности додаје се:

„Податак или запис добијен аутоматизованим системом не може самостално произвести прекршајну, управну, финансијску или другу индивидуалну правну последицу пре:

1. људске провере записа;
2. провере важеће калибрације и техничке исправности;
3. утврђивања идентитета и релевантних чињеница;
4. омогућавања лицу да изврши увид у изворни запис и метаподатке;
5. обезбеђивања приговора и жалбе.

Потпуно аутоматизовано изрицање санкције није дозвољено.”

Последица неприхватања: ризик санкционисања на основу нетачног или непроверљивог машинског записа.

АМАНДМАН БРОЈ 5 — НЕЗАВИСНА РЕВИЗИЈА АЛГОРИТАМА

У поглавље 7. додаје се:

„Алгоритам који врши детекцију, класификацију, идентификацију, препоруку управљачке мере или формирање доказног записа подлеже независној ревизији пре пуштања у рад и после сваке значајне измене.

Ревизија обухвата тачност, стопу лажно позитивних и лажно негативних резултата, робусност, безбедност, могућу пристрасност, верзионисање и могућност реконструкције резултата.

Сажетак резултата ревизије објављује се у облику који не угрожава безбедност система.”

АМАНДМАН БРОЈ 6 — РОКОВИ ЧУВАЊА И РЕГИСТАР ПОДАТАКА

У мери 1.2.1 додаје се:

„Оператор НПТ води и јавно објављује регистар категорија података који за сваки скуп садржи:

1. назив и опис;
2. власника и одговорно лице;
3. правни основ и сврху;
4. извор и учесталост ажурирања;
5. категорију приступа;
6. рок чувања;
7. примаоце;
8. начин анонимизације или брисања;
9. правила исправке;
10. оцену квалитета.

Податак без утврђеног рока чувања и правног основа не може бити укључен у НПТ.”

АМАНДМАН БРОЈ 7 — РЕГИСТАР ИТС СИСТЕМА

Додаје се активност:

„Успостављање јавног регистра ИТС система”

Регистар садржи назив и функцију система, власника, оператера, годину увођења, технички статус, стандарде, добављача, број и вредност уговора, период гаранције и одржавања, лиценце, статус интероперабилности и планирани рок обнове или повлачења.

Подаци који би непосредно угрозили безбедност критичне инфраструктуре не објављују се, али се њихово постојање и правни основ ограничења евидентирају.”

Рок: шест месеци од усвајања.

АМАНДМАН БРОЈ 8 — ЈАВНИ РЕГИСТАР УГОВОРА

После финансијског дела додаје се:

„МГСИ и носиоци мера успостављају јавни регистар уговора за спровођење Програма.

Регистар садржи предмет, наручиоца, изабраног понуђача и стварне власнике када су доступни у јавним регистрима, вредност, трајање, подизвођаче, анексе,

извршена плаћања, статус реализације, технички пријем и уговорене обавезе одржавања.

Регистар се ажурира најмање квартално.”

АМАНДМАН БРОЈ 9 — ОТВОРЕНИ СТАНДАРДИ И ПРОМЕНА ДОБАВЉАЧА

У меру 1.2.4 додаје се:

„Сви нови ИТС системи морају користити отворене, документоване и недискриминаторно доступне интерфејсе и бити усклађени са националним профилем релевантних европских и међународних стандарда.

Уговори морају обезбедити:

1. преносивост свих података;
2. приступ шемама база и конфигурацијама;
3. потпуну техничку документацију;
4. план промене добављача;
5. миграцију без губитка података;
6. право наручиоца на одржавање од стране другог квалификованог субјекта;
7. escrow изворног кода или еквивалентну гаранцију за критични софтвер.”

АМАНДМАН БРОЈ 10 — ПРИСТУПАЧНОСТ

Додаје се мера:

„Обезбеђивање приступачности ИТС информација и услуга”

Сви јавни дигитални интерфејси, апликације, портали и кориснички канали морају бити приступачни особама са инвалидитетом и другим корисницима који се суочавају са дигиталним препрекама.

Критична обавештења обезбеђују се визуелно, звучно и текстуално. За услуге од јавног значаја обезбеђује се најмање један недигитални или асистирани канал.

Приступачност се независно тестира пре пуштања у рад и најмање једном годишње.”

АМАНДМАН БРОЈ 11 — ЖИВОТНА СРЕДИНА

После поглавља о одрживости додаје се:

„Пре коначног усвајања Програма надлежни орган доноси и објављује одлуку о потреби спровођења стратешке процене утицаја на животну средину.

Праћење Програма обухвата најмање:

1. потрошњу електричне енергије;
2. ефекте на време застоја и емисије;
3. климатску отпорност опреме;
4. количину електронског отпада;
5. просторне и кумулативне утицаје инфраструктурних радова.”

АМАНДМАН БРОЈ 12 — МЕХАНИЗАМ ПРИТУЖБИ

Додаје се ново поглавље:

„Механизам притужби и исправке”

МГСИ успоставља јединствену контакт тачку за притужбе које се односе на:

1. нетачан или незаконито обрађен податак;
2. нетачну идентификацију возила;
3. погрешан аутоматизовани запис;
4. недоступност услуге;
5. повреду приступачности;
6. штету насталу услед нетачне информације.

За притужбу која може непосредно произвести санкцију или другу тешко отклоњиву последицу обезбеђује се хитно поступање у року од 48 сати и привремена суспензија спорне последице када је то правно дозвољено.”

АМАНДМАН БРОЈ 13 — ЈАВНО ИЗВЕШТАВАЊЕ И НЕЗАВИСНИ НАДЗОР

Постојећи текст о годишњем извештавању допуњује се:

„МГСИ квартално објављује јавни извештај о спровођењу Акционог плана који садржи:

1. статус сваке активности;
2. уговорена и исплаћена средства;
3. рокове и одступања;
4. показатеље учинка;
5. ризике и корективне мере;
6. значајне безбедносне и техничке инциденте у агрегатном облику;
7. статус препорука независних органа.

Јавни годишњи извештај садржи и оцену заштите података, сајбер-безбедности, приступачности, животне средине, набавки и финансијске одрживости.

Независно средњорочно вредновање спроводи се најкасније до 30. јуна 2027. године.”

АМАНДМАН БРОЈ 14 — ОБУСТАВА СИСТЕМА У СЛУЧАЈУ НЕПРИХВАТЉИВОГ РИЗИКА

У поглавље о праћењу додаје се:

„Одговорна институција је дужна да одмах ограничи или обустави рад система или поједине функције ако:

1. постоји непосредан ризик по живот или здравље;
2. дође до значајне повреде безбедности или губитка контроле над системом;

3. није могуће доказати тачност система који производи правне последице;
4. обрада података више нема правни основ или је ризик по права лица неприхватљив;
5. систем није усклађен са обавезним стандардима;
6. добављач или оператор онемогући независну проверу;
7. резервни систем и опоравак не функционишу.

Рад се може наставити тек након отклањања узрока, независне провере и образложене одлуке одговорног органа.”

АМАНДМАН БРОЈ 15 — ТЕХНИЧКЕ И РЕДАКЦИЈСКЕ ИСПРАВКЕ

Захтева се:

- 1 . исправка погрешног датума 16. јун у Јавном позиву;
- 2 . усаглашавање вредности 40% и 43%;
- 3 . усаглашавање циљева 90% и 100%;
- 4 . усаглашавање дужине мреже 1.100 km и 1.300 km;
- 5 . попуњавање институције одговорне за праћење општег циља;
- 6 . усаглашавање улога „Путева Србије” и „Коридора Србије”;
- 7 . исправка назива, нумерације и очигледних језичких и техничких грешака;
- 8 . израда методолошког пасоша сваког показатеља.

VI ПРЕДЛОЗИ МЕРА ПО ФАЗАМА

Предложене мере по фазама се не прихватају као посебна допуна Програма.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Предложене мере које се односе на период пре усвајања Програма су размотрене и оцењене са аспекта њихове повезаности са процесом израде и усвајања документа.

У погледу предлога мере који се односи на објављивање националне ИТС архитектуре, указује се да је Програмом већ препознат значај националне референтне ИТС архитектуре као основа за обезбеђивање интероперабилности и координисаног развоја ИТС система. Документ „Развој националне ИТС архитектуре и институционалног уређења“ представља посебан стручни документ који је коришћен као једна од основа за израду Програма и који детаљније разрађује елементе националне ИТС архитектуре. Његово објављивање предвиђено је у оквиру даљег развоја националног ИТС оквира, у складу са фусотом у Програму. Имајући у виду да Програм представља стратешки документ којим се дефинишу циљеви, приоритети и основни принципи развоја ИТС, док се детаљни технички елементи архитектуре (функционални, физички, комуникациони и безбедносни аспекти, интерфејси,

модели одговорности и др.) разрађују кроз посебну стручну документацију и реализацију конкретних пројеката, не прихвата се предлог да се у текст Програма унесе додатна мера објављивања архитектуре.

У погледу консултативног процеса, информације о спроведеним консултацијама и укључивању заинтересованих страна већ су садржане у поглављу 1.2 „Консултативни процес“ Програма.

Предлог мере која се односе на усаглашавање показатеља и рокова не прихвата се, јер су показатељи у Програму дефинисани у складу са постављеним циљевима и мерама, узимајући у обзир расположиве податке и могућност њиховог праћења током периода реализације. Различите вредности појединих показатеља не указују на неусклађеност, већ произилазе из различитих категорија праћења и различитих аспеката развоја ИТС система који се мере.

Поступак у вези са утврђивањем потребе за спровођењем стратешке процене утицаја на животну средину спроводи се у складу са Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину, а коначна одлука биће донета у складу са мишљењем надлежног органа.

Питања која се односе на финансијску одрживост, заштиту података о личности и сајбер-безбедност већ су препозната кроз мере и активности дефинисане Програмом, а њихова даља разрада биће обезбеђена у фази реализације појединачних ИТС система, у складу са релевантним прописима и техничким захтевима.

Предложене мере које се односе на припрему техничких спецификација, услове за набавку, тестирање, верификацију, одржавање и праћење рада појединачних ИТС система представљају елементе који се утврђују у оквиру припреме и реализације конкретних пројеката, уз примену одговарајућих законских, институционалних и техничких механизма. Програмом су већ утврђени основни принципи који обезбеђују интероперабилност, безбедност, одрживост и ефикасно управљање ИТС системима, док се специфични захтеви у погледу појединачних решења дефинишу у складу са њиховом наменом, ризицима и применљивим прописима.

У погледу предложених механизма независног надзора, јавног извештавања и правне заштите, указује се да ће праћење реализације Програма бити спровођено у складу са оквиром дефинисаним у поглављу о праћењу и извештавању, као и важећим институционалним и законским оквиром који уређује области јавних набавки, информационе безбедности, заштите података о личности и заштите права корисника.

1 . Мере пре усвајања

- објављивање пуне ИТС архитектуре;
- објављивање извештаја о претходним консултацијама;
- усаглашавање показатеља и рокова;
- објављивање одлуке о стратешкој процени;

- прибављање мишљења Повереника, Националног ЦЕРТ-а, локалних самоуправа и организација корисника;
- утврђивање статуса финансијских извора;
- уношење мера заштите података и сајбер-безбедности.

2. Мере пре набавке

- DPIA;
- сајбер-процена;
- анализа укупног трошка власништва;
- процена корупцијског ризика;
- отворени стандарди;
- план промене добављача;
- правила власништва над подацима и софтвером;
- дефинисање метрологије и доказне снаге система;
- независна рецензија техничких спецификација.

3. Мере пре пуштања у рад

- независни тест безбедности;
- независна ревизија алгоритама;
- тест опоравка;
- резервни центар;
- тестирање приступачности;
- командни протоколи;
- обука оператера;
- симулација ванредних догађаја;
- механизам притужби;
- регистар система и података.

4 . Мере током рада

- непрекидан безбедносни надзор;
- редовна калибрација;
- праћење стопе грешака;
- аутоматско брисање после истека рокова;
- периодична ревизија приступа;
- тестови опоравка;
- праћење доступности и времена реаговања;
- пријава и анализа инцидената.

5 . Мере независног надзора

- независни мултидисциплинарни одбор;
- годишња техничка и сајбер-ревизија;

- ревизија заштите података;
- финансијска ревизија;
- контрола јавних набавки;
- јавна средњорочна евалуација.

6 . Мере правне заштите

- људска провера;
- увид у доказ;
- приговор и жалба;
- исправка нетачног податка;
- суспензија спорне последице;
- накнада штете;
- притужба Поверенику и другим надлежним органима.

7. Мере јавног извештавања

- квартални dashboard;
- јавни годишњи извештај;
- регистар система;
- регистар категорија података;
- регистар уговора;
- регистар показатеља;
- агрегатни регистар инцидената;
- табела прихваћених и одбијених примедаба.

Примедбе које су биле техничке примедбе или процесног карактера нису унете у Извештај јер немају утицаја на садржину и унапређење текста Предлога програма.

Предлог програма је добио подршку већине укључених заинтересованих страна и закључено је да је општа оцена да је текст Предлога програма добар, прихватљив за већину учесника и усклађен са савременим тенденцијама и законским решењима.