

ANALIZA

Edukacijom do  
**ZDRAVE  
ŽIVOTNE  
SREDINE**



Ministarstvo  
saobraćaja

Podgorica, septembar 2024.





***Ovaj dokument je izrađen u okviru projekta NVO Mreža za evropske politike - MASTER, pod nazivom "Edukacijom do zdrave životne sredine", uz finansijsku podršku Ministarstva saobraćaja, putem konkursa za finansiranje projekata i programa NVO za oblast zaštite životne sredine u saobraćaju za 2023. godinu. Sadržaj dokumenta je isključiva odgovornost Mreže za evropske politike - MASTER i ni na koji način se ne može smatrati da odražava stavove donatora.***

Urednica: mr Andrea Popović

Autorka: Ana Andrijašević

Koautorka: MSc Tijana Raičević

Dizajn: Ana Samardžić

## SADRŽAJ

1. KRATAK OPIS PROJEKA .....	4
2. UVOD .....	5
3. NACIONALNO ZAKONODAVSTVO.....	7
3.1. Krivičnopravni sistem zaštite životne sredine .....	9
4. EVROPSKI INSTRUMENTI .....	11
4.1. Direktiva 2002/49/EC .....	13
4.2. Sistem Evropske unije za trgovinu emisijama (sistem EU ETS) – Direktiva 2003/87/EZ.....	14
4.3. Direktiva (EU) o izvještavanju o korporativnoj održivosti (CSRD).....	15
4.4. Direktiva (EU) 2019/904 .....	16
4.5. Uredba (EU) 2019/1242.....	17
4.6. Uredba (EU) 2019/1631 .....	18
4.7. Akcioni plan o nultom zagađenju.....	18
4.8. Evropski zeleni sporazum .....	19
5. PRAKSA EVROPSKOG SUDA ZA LJUDSKA PRAVA .....	20
6. PRAKSA ZEMALJA ČLANICA EU .....	22
6.1. Hrvatska.....	23
6.2. Danska .....	25
6.3. Švedska.....	28
7. REZULTATI ISTRAŽIVANJA.....	32
8. ZAKLJUČCI I PREPORUKE .....	58

## 1. KRATAK OPIS PROJEKTA

Projekat "Edukacijom do zdrave životne sredine" ima za cilj unaprijeđenje stanja u oblasti zaštite životne sredine u saobraćaju, a imajući u vidu trenutnu situaciju koja ukazuje na alarmantno stanje kada je u pitanju zagađenost vazduha u pojedinim sredinama, to su projektne aktivnosti usmjerene na promovisanje održivih i zdravih vidova kretanja, kako bi se uticalo na građane da smanje upotrebu motornih vozila i na taj način doprinesu očuvanju životne sredine.

Pred Vama je Analiza stanja u životne sredine u saobraćaju u Crnoj Gori, koja sadrži pregled nacionalnog zakonodavstva, uz prezentovanje evropskih propisa koji regulišu ovu oblast radi usklađivanja domaćih propisa sa standardima i pravom Evropske unije. Analiza obhvata i pregled presuda Evropskog suda za ljudska prava, a koje su se odnosile na kršenje odredaba Konvencije za zaštitu ljudskih prava i osnovnih sloboda u vezi sa povredom prava na životnu sredinu.

Kroz Analizu će biti prezentovani i primjeri dobrih zakonodavnih rješenja i praksi država članica Evropske unije, što će pomoći u unaprijeđenju stanja u ovoj oblasti i uticati na građane da se opredjeljuju za alternativnije vidove kretanja, čime će se doprinjeti smanjenju buke i zagađenja vazduha u naseljenim područjima.

Analiza sadrži i rezultate sprovedenog istraživanja na temu upoznatosti građana Crne Gore sa propisima iz oblasti zaštite životne sredine u saobraćaju, kao i zaključke i preporuke koji predstavljaju smjernice za unaprijeđenje i očuvanje životne sredine u saobraćaju, u skladu sa standardima Evropske unije.

U konačnom, vjerujemo da će veliki broj građana biti zainteresovan za učešće u projektnim aktivnostima i pozivmo ih da **aktivno prate objave "MASTER"-a na društvenim mrežama i najave aktivnosti u okviru projekta**, kako bi se blagovremeno informisali o planiranim aktivnosti koje će se održavati u njihovim zajednicama, a koje će im biti od velike koristi u budućnosti jer edukacijom, promocijom održivih vidova transporta i usklađivanjem sa EU standardima, imamo za cilj stvaranje zdravije, čistije i ekološki svjesnije Crne Gore.

Vaš MASTER Tim!

## 2. UVOD

Iako ne postoji univerzalno prihvaćena definicija prava na zdravu životnu sredinu, generalno se prihvata određenje da ovo pravo uključuje materijalne i proceduralne elemente. Osnovni materijalni elementi uključuju čist vazduh, sigurnu i stabilnu klimu, pristup bezbjednoj vodi i adekvatnim sanitarnim uslovima, pravo na zdravu i održivo proizvedenu hranu, netoksična okruženja u kojima se živi, radi, uči i igra, i zdrav biodiverzitet i ekosistem. Proceduralni elementi uključuju pristup informacijama, pravo na učešće u donošenju odluka i pristup pravdi i djelotvornim pravnim lijekovima, uključujući bezbjedno ostvarivanje ovih prava bez represalija. Ostvarivanje prava na zdravu životnu sredinu takođe zahtijeva međunarodnu saradnju, solidarnost i pravičnost u ekološkim akcijama, uključujući mobilizaciju resursa, kao i priznavanje ekstrateritorijalne jurisdikcije u zaštiti ljudskih prava u situacijama kada se narušava i degradira životna sredina.

Pravo na zdravu životnu sredinu se postepeno razvijalo od 1970. godina kada je na njega prvi put aludirala **Stokholmska deklaracija iz 1972. godine**, a prvi princip sadržan u deklaraciji glasi: „Čovjek ima osnovno pravo na slobodu, jednakost i adekvatne uslove života, u okruženju kvaliteta koje dozvoljava život dostojanstva i blagostanja“. Stokholmska deklaracija je bila katalizator za priznavanje prava na zdravu životnu sredinu na nacionalnom i regionalnom nivou.

Svjedoci smo brojnih klimatskih promjena koje za sobom povlače negativne posledice, od globalnog zagrijavanja, velike zagađenosti vazduha, mora, prirode, do gubitka vegetacije, erozija tla, potresa i požara. Prepoznajući ozbiljnost navedenih problema, pravo na zdravu životnu sredinu uključeno je u regionalne sporazume o ljudskim pravima i ugovore o zaštiti životne sredine koji obavezuju više od 120 država, dok ovo pravo uživa ustavnu zaštitu u više od 100 država i ugrađen je u ekološko zakonodavstvo u više od 100 država. Ukupno, 155 država je već uspostavilo pravno priznanje prava na zdravu i održivu životnu sredinu.<sup>1</sup> Na nacionalnom nivou, Portugalija je bila prva zemlja koja je to pravo inkorporirala u svoj ustav, još davne 1976. godine. Od tada se pravo na zdravu životnu sredinu brzo proširilo na druge ustave, na način koji nije viđen za bilo koje drugo ljudsko pravo koje spada u kategoriju “novih” ljudskih prava.

Unaprijeđenje obaveza ljudskih prava u vezi sa životnom sredinom osnažuje pojedince, narode i zajednice da se bore protiv trostruke planetarne krize klimatskih promjena, gubitka biodiverziteta i zagađenja.

Iz navedenog razloga neophodno je da svi pojedinci probude ekološku svijest i prihvate stanovište da i najmanji pomak učinjen ka očuvanju životne sredine može imati dalekosežan uticaj na poboljšanje trenutnog stanja, a polazeći od Ustavom proklamovanog principa da je Crna Gora ekološka država<sup>2</sup>, to postoji i obaveza na strani građana da poštuju propise iz ove oblasti i daju svoj doprinos očuvanju životne sredine i biodiverziteta.

1 Boyd, D., The Right to a Healthy and Sustainable Environment in Aguila, Y. and Viñuales, J.E., 2019. A Global Pact for the Environment-Legal Foundations, University of Cambridge.

2 Član 1 stav 2 Ustava Crne Gore, „Službeni list br. 1/2007 od 25.10.2007. godine

Kada je u pitanju posljednji **izvještaj Evropske komisije o Crnoj Gori, za Poglavlje 27 – Životna sredina i klimatske promjene**, naznačeno je da Crna Gora ima određen nivo spremnosti, dok je konstatovan ograničeni napredak u pogledu daljeg usklađivanja nacionalnog zakonodavstva sa pravnom tekovinom EU u ovoj oblasti. U izvještaju se navodi da su ključni izazovi u ovom Poglavlju nedostatak administrativnih kapaciteta, nedovoljna međuresorna koordinacija i nedostatak održivog finansijskog ulaganja. U dokumentu je istaknuto da je u narednom periodu neophodno raditi na efektivnoj implementaciji Akcionog plana za ispunjavanje završnih mjerila, posebno u oblastima upravljanja otpadom, kvalitetom vode i zaštite prirode, uz preduzimanje urgentnih mjera za očuvanje i poboljšanje ekološke vrijednosti zaštićenih područja. Postignut je ograničen napredak u daljem usklađivanju sa pravnim tekovinama EU, te je potrebno uložiti značajne napore u implementaciji i sprovođenju poropisa u oblasti zaštite životne sredine. Crna Gora bi trebalo znatno da pojača svoje ambicije ka zelenoj tranziciji i da intenzivira rad na implementaciji i sprovođenju politika za ispunjavanje završnih mjerila u Poglavlju 27, posebno u sektorima voda, zaštite prirode i klimatskih promjena.

Imajući u vidu put evropskih integracija za koji se opredijelila Crna Gora, to je potrebno uložiti zajedničke napore kako bi se dosegli standardi Evropske unije u oblasti zaštite životne sredine, koji našu zemlju mogu staviti u jednak položaj sa razvijenim zemljama članicama Evropske unije, a prvi korak u postizanju navedenog cilja jeste edukacija i promocija zaštite životne sredine, kako bi se kod svih građana, bez izuzetka probila svijest o značaju očuvanja životne sredine i benefitima koje takvo postupanje ima po zdravlje i život ljudi i očuvanje biodiverziteta.

Kao nosioci prava, pojedinci, uključujući mlade, igraju ključnu ulogu u ostvarivanju prava na zdravu životnu sredinu za sadašnje i buduće generacije, pri čemu je značajno pomenuti da postoje brojni načini kojima direktno mogu uticati u pomaganju očuvanju životne sredine kao što su smanjenje upotrebe plastičnih proizvoda, ponovna upotreba i recikliranje, korišćenje alternativnih vidova prevoza za kraće destinacije (pješačenje, biciklizam, upotreba električnih motora), odlučivanje za obnovljive izvore energije, kupovina lokalne hrane i lokalnih proizvoda, učestvovanje u kampanjama za promociju zaštite životne sredine i uključivanjem u procese donošenja odluka.

Pred Vama je analiza stanja koja ima za cilj da prikaže trenutnu situaciju u oblasti životne sredine u saobraćaju u Crnoj Gori, se sveobuhvatnim pregledom nacionalnog zakonodavnog okvira koji reguliše ovu oblast, sankcija za nepostupanje shodno zakonskim normama, uz ukazivanje na relevantne propise Evropske unije i primjene dobre prakse zemalja članica Evropske unije.

### 3. NACIONALNO ZAKONODAVSTVO

Pravo na zdravu životnu sredinu je jedno od osnovnih ljudskih prava, te je kao takvo inkorporirano u domaće zakonodavstvo.

U drugom dijelu **Ustava Crne Gore**<sup>3</sup>, pod garancijom i zaštitom ljudskih prava, članom 25 se propisuje:

*“Svako ima pravo na zdravu životnu sredinu.*

*Svako ima pravo na blagovremeno i potpuno obavještanje o stanju životne sredine, na mogućnost uticaja prilikom odlučivanja o pitanjima od značaja za životnu sredinu i na pravnu zaštitu ovih prava.*

*Svako je, a posebno država, obavezan da čuva i unapređuje životnu sredinu.”*

Pored Ustava, kao akta najveće pravne snage, Crna Gora je pravo na zdravu životnu sredinu uredila kroz sistem opštih i posebnih propisa. Krovni zakon u ovoj oblasti je **Zakon o životnoj sredini**<sup>4</sup>, te se istim *uređuju principi zaštite životne sredine i održivog razvoja, instrumenti i mjere zaštite životne sredine i druga pitanja od značaja za životnu sredinu.*

U okviru navedenog zakona, propisani su ciljevi zaštite životne sredine, te se određuje da se zaštita životne sredine sprovodi radi:

- 1) zaštite života i zdravlja ljudi;
- 2) zaštite biljnog i životinjskog svijeta, biološke i predione raznovrsnosti i očuvanja ekološke održivosti;
- 3) zaštite i poboljšanja kvaliteta pojedinih segmenata životne sredine;
- 4) zaštite ozonskog omotača i ublažavanja klimatskih promjena;
- 5) zaštite i obnavljanja kulturnih i estetskih vrijednosti pejzaža;
- 6) sprječavanja i smanjenja zagađenja životne sredine;
- 7) održivog korišćenja prirodnih resursa;
- 8) uklanjanja posljedica zagađenja životne sredine;
- 9) unaprjeđenja stanja životne sredine i obezbjeđivanja zdrave životne sredine.

Zaštitu životne sredine, u okviru svojih prava i obaveza, obezbjeđuju: organi državne uprave, jedinice lokalne samouprave, pravna i fizička lica, nevladine organizacije, građani i udruženja građana, te na njihovoj strani postoji dužnost, da u okviru svojih prava i obaveza, obezbijede

3 Ustav Crne Gore, "Službeni list CG", br. 1/2007 od 25.10.2007. godine

4 Zakon o životnoj sredini, "Službeni list CG", br. 52/2016, 73/2019

kontrolu i sprječavanje svih oblika zagađenja i degradacije životne sredine, odnosno njihovo svođenje na najmanju moguću mjeru, kao i remedijaciju djelova ili segmenata životne sredine čiji je kvalitet narušen usljed zagađenja i drugih vidova degradacije, obezbjeđujući na taj način održivo korišćenje prirodnih resursa kao osnovnog uslova za održivi razvoj.

Dodatna zaštita životne sredine pruža se zakonima koji posebno uređuju pojedine oblasti životne sredine, a među njima su:

**Zakon o biocidnim proizvodima,**

**Zakon o hemikalijama,**

**Zakon o zaštiti od nejonizujućih zračenja,**

**Zakon o zaštiti od jonizujućeg zračenja i radijacionoj sigurnosti,**

**Zakon o zaštiti vazduha,**

**Zakon o zaštiti prirode,**

**Zakon o zaštiti od buke u životnoj sredini i**

**Zakon o nacionalnim parkovima.**

Imajući u vidu da je saobraćaj jedan od uzročnika nastanka neželjenih i štetnih efekata po životnu sredinu, to je država, osim navedenih propisa, životnu sredinu zaštitila i zakonima koji prevashodno uređuju oblast bezbjednosti saobraćaja.

**Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima<sup>5</sup>** je članom 15 propisano da je *zabranjeno ostavljati na putu vozila koja nisu u upotrebi, nanositi ili bacati otpatke ili predmete i materije koje mogu ometati ili ugroziti bezbjednost saobraćaja ili zagađivati ili ugroziti okolinu.* Članom 162 isog Zakona izričito se propisuje zaštita životne sredine, te određuje:

***"Učesnici u saobraćaju ne smiju da preduzimaju radnje koje izazivaju ili mogu izazvati ugrožavanje životne sredine.***

***Vozilo u saobraćaju ne smije da prouzrokuje prekomjernu buku. Vozač motornog vozila je dužan da isključi motor:***

*1) na zahtjev ovlašćenog policijskog službenika ili drugog službenog lica;*

*2) kad je to određeno saobraćajnom signalizacijom;*

***3) kad je vozilo zaustavljeno na putu duže od tri minuta, a u tunelu duže od jednog minuta.***

***Učesnici u saobraćaju ne smiju na putu ili pored njega da ispuštaju, odnosno odlažu materije i otpad kojim se ugrožava život i zdravlje ljudi, životinja, biljaka ili zagađuje životna sredina."***

---

<sup>5</sup> Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima, "Službeni list CG", br. 33/2012, 58/2014, 14/2017



Takđe, navedenim članom dato je ovlašćenje nadležnim organima da mogu, na predlog organa državne uprave nadležnog za poslove zaštite životne sredine ili organa lokalne uprave nadležnog za poslove zaštite životne sredine, *ograničiti ili zabraniti saobraćaj određenih ili svih vrsta motornih vozila na određenoj dionici puta u vrijeme kad je zagađenje vazduha prekoračilo propisane normative.*

Nadalje, **Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju**<sup>6</sup> se članom 116 izričito ***zabranjuje ulazak u Crnu Goru stranom prevozniku vozilom koje ne ispunjava uslove utvrđene posebnim propisima u pogledu zaštite životne sredine i bezbjednosti u drumskom saobraćaju.***

U konačnom, **Zakon o zaštiti od buke u životnoj sredini**<sup>7</sup>, uređuje mjere za sprječavanje ili smanjivanje štetnog uticaja buke u životnoj sredini i druga pitanja od značaja za zaštitu životne sredine i zdravlja ljudi od uticaja buke. Donošenje ovog Zakona predstavljalo je značajan korak ka implementaciji Direktive 2002/49/EC u nacionalno zakonodavstvo.

Izvor buke je svaki emiter nepoželjnog ili štetnog zvuka (mašina, uređaj, instalacija, postrojenje, sredstvo za rad i transport, tehnološki postupak, elektroakustični i akustični uređaj za glasno emitovanje muzike i govora i sl.), dok se najvećim izvorima buke u životnoj sredini smatraju: drumski, željeznički i vazdušni saobraćaj, uključujući prevozna sredstva i infrastrukturu, industrijska postrojenja i opremu, radne i građevinske mašine i drugi uređaji i oprema koja se koristi na otvorenom prostoru.

Prema navedenom Zakonu, buka u životnoj sredini je ***nepoželjan ili štetan zvuk na otvorenom prostoru koji je izazvan ljudskom aktivnošću, uključujući buku koja potiče od drumskog, željezničkog i vazdušnog saobraćaja i od industrijskih postrojenja za koja se izdaje integrisana dozvola***, dok se pod štetnim uticajem buke smatra negativan uticaj buke na zdravlje ljudi.

**Uznemiravanje bukom je nivo buke koji izaziva osjećaj neprijatnosti, koji se utvrđuje na licu mjesta propisanim metodama.** Ocjenjivanje je metod koji se koristi za izračunavanje, predviđanje, procjenu ili mjerenje indikatora buke.

### 3.1. KRIVIČNOPRAVNI SISTEM ZAŠTITE ŽIVOTNE SREDINE

Pored Ustavne zaštite, kao i zaštite koja se obezbjeđuje posredstvom pobrojanih zakona, životna sredina uživa posebnu zaštitu primjenom odredaba **Krivičnog zakonika Crne Gore**<sup>8</sup>. Naime, prepoznajući značaj životne sredine po ljudsko zdravlje, biodiverzitet i prirodu, zakonodavac se opredijelio da kroz posebnu glavu u okviru Krivičnog zakonika Crne Gore propiše krivična djela protiv životne sredine i uređenja prostora.

6 Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju, "Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/2019

7 Zakon o zaštiti od buke u životnoj sredini "Službeni list CG", br. 28/2011, 28/2012

8 Krivični zakonik Crne Gore, "Službeni list CG", br. 40/2008, 25/2010, 32/2011, 64/2011 - drugi zakon, 40/2013, 56/2013, 14/2015, 42/2015, 58/2015 - drugi zakon, 44/2017, 49/2018, 3/2020, 26/2021 - ispravka, 144/2021 i 145/2021 i 110/2023

Stoga, **glavom 25 Krivičnog zakonika Crne Gore** (u daljem tekstu: KZCG), bliže su uređena pojedina krivična, dok izvršilac većeg broja istih može biti bilo koje lice, a manji broj krivičnih djela može počiniti samo službeno lice. Krivično djelo će postojati ukoliko je nastupila opasnost za zaštićeno dobro, što je u konkretnom slučaju života sredina. Ova grupa krivičnih djela može se izvršiti sa umišljajem, dok su prisutni i nehatni oblici koji podliježu krivičnopravnoj odgovornosti.

U literaturi postoje različite vrste klasifikacije krivičnih djela protiv životne sredine. Najprihvatljivija je unutrašnja sistematika krivičnih djela protiv životne sredine u četiri podgrupe:

– **opšta grupa krivičnih djela protiv životne sredine** (zagađenje životne sredine član 303 KZCG, zagađenje životne sredine otpadom član 303a KZCG, oštećenje ozonskog omotača član 303b KZCG, nepreduzimanje mjera zaštite životne sredine član 304 KZCG, protivpravna izgradnja i stavljanje u pogon objekata i postrojenja koji zagađuju životnu sredinu član 305 KZCG, oštećenje objekata i uređaja za zaštitu životne sredine član 306 KZCG, oštećenje životne sredine član 307 KZCG, zloupotreba genetički modificovanih organizama član 307a KZCG, ništenje biljaka član 308 KZCG, uništenje gljiva član 308a KZCG, neovlašćena eksploatacija i oštećenje pri eksploataciji rječnog nanosa član 308b KZCG, ubijanje i mučenje životinja i razaranje njihovog staništa član 309 KZCG, obučavanje životinja za borbe i organizovanje borbi životinja član 309a KZCG, uništenje i oštećenje zaštićenog prirodnog dobra član 310 KZCG, krađa zaštićenog prirodnog dobra član 311 KZCG, iznošenje i unošenje zaštićenog prirodnog dobra i posebno zaštićene biljke i životinje i trgovanje njima član 312 KZCG, unošenje i širenje invazivne strane vrste član 312a KZCG, neizvršenje odluke o mjerama zaštite životne sredine član 316 KZCG; povreda prava na informisanje o stanju životne sredine član 317 KZCG; prenošenje zaraznih bolesti kod životinja i biljaka član 318 KZCG; nesavjesno pružanje veterinarske pomoći član 319 KZCG; nadriveterinarstvo član 320 KZCG, zagađivanje hrane i vode za ishranu odnosno napajanje životinja član 322 KZCG; pustošenje šuma član 323 KZCG; šumska krađa član 324 KZCG; nezakonit lov član 325 KZCG; nezakonit ribolov član 326 KZCG; građenje objekta bez građevinske dozvole član 326a KZCG i protivpravno priključenje gradilišta na tehničku infrastrukturu član 326b KZCG),

– **krivična djela u vezi sa opasnim materijama** (Iznošenje i unošenje opasnih materija član 313 KZCG, nedozvoljeno postupanje sa opasnim materijama član 314 KZCG, nedozvoljena izgradnja nuklearnih postrojenja 315 KZCG, proizvodnja štetnih sredstava za liječenje životinja član 321 KZCG).

Mogu se uočiti zajedničke karakteristike svih krivičnih djela protiv zaštite životne sredine i uređenja prostora, koje se ogledaju u sledećem:

1. Zajednički zaštitni objekt kod ovih krivičnih djela je životna sredina;
2. Izvršiocima krivičnih djela mogu biti fizičko lice, odgovorno i službeno lice u pravnom licu;
3. Za pojedina krivična djela propisana je kazna zatvora i do osam godina, a za veći broj krivičnih

djela je predviđena kazna zatvora do tri godine;

4. Krivična djela su blanketnog karaktera i zaštita životne sredine ostvaruje se primjenom drugih zakona;

5. Kod svih navedenih krivičnih djela, može se izreći uslovna osuda sa zaštitnim nadzorom, odnosno sud može odrediti obavezu izvršiocu krivičnog djela da u određenom roku preduzme mjere koje je nadležni organ naredio; nepreduzimanje ovih mjera je fakultativni osnov za opozivanje uslovne osude.<sup>9</sup>

Oblast zaštite od buke nije obuhvaćena krivičnopravnom zaštitom usled čega se ona štiti u okviru prekršajnog prava. Takođe, prekršajno pravna odgovornost je predviđa i za situacije kada se počinioци prekršajnih djela ponašaju protivno prednje ukazanim odredbama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, kao i Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju.

Prekršajnopravna zaštita životne sredine blaža je od krivičnopravne zaštite, ali je efikasnija i ekonomičnija, naročito kada je propisana novčana kazna u fiksnom iznosu u kom slučaju nadležni organ izdaje prekršajni nalog.

## 4. EVROPSKI PRAVNI INSTRUMENTI

Na evropskom tlu se nastanak i razvoj ideje o potrebi pravnog uređenja životne sredine vezuje za sedamdesete godine 20. vijeka. Pariski samit šefova država ili vlada država članica tadašnjih Zajednica, održan 1972. godine, predstavlja početak primjene komunitarne politike zaštite životne sredine. Komisija je sačinila akcione programe u cilju smanjenja zagađenja životne sredine (ljudi, životinja i biljnog svijeta). Jedinstvena politika u oblasti životne sredine uspostavljena je **Jedinstvenim evropskim aktom iz 1987. godine**. Ovaj akt sadrži posebnu glavu pod nazivom „životna sredina“ na osnovu koje se obezbijeduje pravni okvir za buduću politiku Evropske zajednice u oblasti zaštite životne sredine.<sup>10</sup>

**Ugovorom u Mاستrihtu iz 1992. godine** jača se politika Evropske zajednice u oblasti životne sredine. Komunitarni segment predstavlja prvi stub saradnje što podrazumijeva zajedničko odlučivanje 15 država članica. Ovim Ugovorom se obezbijeduje dalje jačanje mjesta i uloge politike Zajednice u oblasti životne sredine uključivanjem, među svoje osnovne ciljeve, i unaprijeđivanja održivog i neinflatornog rasta uz poštovanje životne sredine (član 2.). Uporedo sa Mاستrihtskim ugovorom nastupa izmijenjena uloga **Evropskog parlamenta i Savjeta** u donošenju odluka, odnosno jača uloga Evropskog parlamenta u razvoju politike životne sredine

9 B. Vučković, V. Vučković, Krivičnopravna zaštita životne sredine..., Zbornik radova „Odnos prava u regionu i prava Evropske unije“, Istočno Sarajevo 2015, str. 351–365.

10 I. Joksić, G. Milojević i N. Đuričić, Međunarodni i nacionalni okviri zaštite životne sredine, Pravni fakultet za privredu i pravosuđe u Novom Sadu, 2019, str. 134

ustanovljavanjem procedure zajedničkog odlučivanja sa Savjetom.<sup>11</sup>

Veza između ljudskih prava i životne sredine, uključujući klimatske promene priznali su **organi Ujedinjenih Nacija (u daljem tekstu: UN) za ljudska prava** (npr. Savjet za ljudska prava) i ugovorna tijela, i ugrađena je u posebne procedure UN. Ova veza funkcioniše u dva pravca: 1) zaštita životne sredine je ključna za uživanje brojnih ljudskih prava i 2) ostvarivanje ljudskih prava (posebno proceduralnih prava kao što su pristup informacijama, učešće javnosti i pristup delotvornim sudskim i upravnim postupcima, uključujući obeštećenje i pravni lek) je od vitalnog značaja za efikasnu zaštitu životne sredine – pristup koji se najčvršće podržava **Arhuskom konvencijom iz 1998. godine**. Cilj Arhuske konvencije je da ojača ulogu građana i organizacija civilnog društva u pitanjima koja se tiču životne sredine. Utemeljena je na principima participativne demokratije. Arhuska konvencija definiše niz prava pojedinaca i organizacija civilnog društva u vezi sa životnom sredinom. Strane potpisnice su dužne da zakonodavno obezbijede da državni organi, na nacionalnom, regionalnom ili lokalnom nivou, doprinesu ostvarenju tih prava. Konvencija obezbeđuje:

*Dostupnost informacija o životnoj sredini:*

- Pravo građana na informacije o životnoj sredini koje se nalaze u posjedu državnih organa;

*Učešće javnosti u donošenju odluka od značaja za životnu sredinu:*

- Prvo građana da učestvuju u izradi planova, programa, politike i zakonodavstva koji mogu uticati na životnu sredinu;

*Pravnu zaštitu:*

- Pravo građana na prigovor u slučaju da su im prava u vezi s pristupom informacijama ili javnim učešćem povrijeđena.

**Stokholmska deklaracija o životnoj sredini iz 1972.** godine bila je prvi međunarodni dokument koji je priznao vezu između ljudskih prava i životne sredine. **Pariski klimatski sporazum** (2015) je prvi obavezujući multilateralni sporazum o zaštiti životne sredine koji uključuje eksplicitnu referencu na ljudska prava. U preambuli se priznaje da države „**treba, kada preduzimaju mjere za rešavanje klimatskih promjena, da poštuju, promovišu i razmotre svoje obaveze u pogledu ljudskih prava**“. **Klimatski pakt u Glazovu** ponovo potvrđuje ove obaveze.

Na području evropskih pravnih instrumenata izvore kojima se ovo pravo garantuje i štiti možemo podijeliti u dve grupe: materijalne i formalne. Pod materijalnim izvorima prava podrazumijevaju se osnovni razlozi koji utiču na stvaranje propisa i društvene snage koje su stvarale evropske propise. U formalne izvore prava Evropske unije ubrajamo oblike u kojima je sadržana volja osnivača, najpre Evropske zajednice, a poslije Evropske unije, koji se u pravnoj teoriji dijele na: primarne i sekundarne:

---

<sup>11</sup> N. Dragojlović, T. Mišćević (prir.), Životna sredina, Vodič kroz politike Evropske unije, Beograd, 2010, str. 21-22.

1. Primarni izvori u oblasti životne sredine sadrže osnivačke ugovore i opšta pravna načela. Pravo Evropske unije poznaje i kategoriju međunarodnih sporazuma koje zaključi Evropska zajednica sa trećim državama ili međunarodnim organizacijama a nalaze se ispod primarnog prava, a iznad sekundarnog prava. Ugovorom u Lisabonu iz 2007. godine propisani su pravci u kojima je potrebno dalje razvijati sistem pravne zaštite životne sredine na evropskom pravnom prostoru.<sup>12</sup>

2. Sekundarne izvore prava u oblasti životne sredine čine propisi koje u posebnom postupku donose organi EU. Organi i institucije Unije donose različite vrste odluka (uredbe, direktive, odluke, preporuke i mišljenja, komunikacija) koje se odnose na različite pravne oblasti. Tako, uredbe obavezuju države članice i postaju deo unutrašnjeg zakonodavstva država članica. Direktivama se postavljaju ciljevi i rezultati koji se moraju ispuniti, s tim što države članice određuju mehanizme njihove primene. Odlukama se meritorno rešavaju konkretna pitanja i odnose se na sve ili pojedine države, pravna ili fizička lica. Mišljenja i preporuke predstavljaju neobavezujuće instrumente za države članice Evropske unije. Odnose se na određena pitanja i dileme koje se putem davanja mišljenja i preporuka rešavaju.<sup>13</sup>

#### 4.1. DIREKTIVA 2002/49/EC

Direktiva o buci u životnoj sredini je glavni zakon Evropske unije (u daljem tekstu: EU) koji identifikuje nivoe zagađenja bukom i djeluje na njih. Fokusira se na četiri oblasti:

- utvrđivanje izloženosti buci u životnoj sredini i procjena njenog uticaja na zdravlje;
- obezbjeđivanje da informacije o buci u životnoj sredini i njenim efektima budu dostupne javnosti;
- spriječavanje i smanjenje buke u životnoj sredini;
- očuvanje kvaliteta životne sredine u oblastima gdje nema velike izloženosti buci.

Direktiva zahtjeva od zemalja EU da pripreme i objave mape buke i akcione planove upravljanja bukom svakih 5 godina za:

- aglomeracije sa više od 100 000 stanovnika,
- glavni putevi (više od 3 miliona vozila godišnje),
- glavne željeznice (više od 30 000 vozova godišnje),
- glavni aerodromi (više od 50 000 polijetanja ili slijetanja godišnje, uključujući male avione i helikoptere).

<sup>12</sup> I. Joksić, G. Milojević i N. Đuričić, Međunarodni i nacionalni okviri zaštite životne sredine, Pravni fakultet za privredu i pravosuđe u Novom Sadu, 2019, str. 136

<sup>13</sup> Ibid.

Prilikom izrade akcionih planova upravljanja bukom, nacionalne vlasti moraju konsultovati zainteresovanu javnost.

Direktiva ne postavlja granične ili ciljne vrijednosti buke u životnoj sredini, niti propisuje mjere koje treba uključiti u akcione planove. **O tome odlučuju nadležni organi države članice.** Direktiva služi kao baza znanja za izmjenu ili uvođenje ograničenja buke na drumskim, željezničkim i avionskim vozilima. Direktiva ima za cilj uspostavljanje zajedničkog pristupa EU za izbjegavanje, spriječavanje ili smanjenje štetnih efekata izloženosti buci životne sredine.

Aneks II Direktive opisuje uobičajene metode EU za izračunavanje izloženosti različitim nivoima buke. Zajedničke metode su usvojene kroz reviziju Aneksa II 2015. godine, a dodatno su poboljšane 2020. godine.

Aneks III Direktive o buci u životnoj sredini opisuje metode za izračunavanje težine bolesti uzrokovane izloženošću specifičnim nivoima buke. Aneks III je revidiran 2020. godine nakon najnovijeg naučnog pregleda uticaja buke na zdravlje.

## 4.2. SISTEM EVROPSKE UNIJE ZA TRGOVINU EMISIJAMA (SISTEM EU ETS) –

### DIREKTIVA 2003/87/EZ

Sistem EU ETS ključni je stub politike Evropske unije za borbu protiv klimatskih promjena. Cilj je promovirati smanjenje emisija stakleničkih plinova na isplativ i ekonomski učinkovit način. Jedan je od glavnih sastava paketa EU-a za klimu i energiju koji ima tri cilja do 2020. godine (poznata pod nazivom „ciljevi 20-20-20“):

- **smanjenje emisija stakleničkih plinova u EU-u za 20 % u odnosu na nivo iz 1990. godine,**
- **povećanje udjela potrošnje energije proizvedene iz obnovljivih izvora u EU-u na 20 %,**
- **poboljšanje energetske učinkovitosti u EU-u za 20 %.**

Sistem EU ETS uspostavljen je **Direktivom 2003/87/EZ**. U skladu s tom direktivom države članice dužne su izraditi i uspostaviti potrebne sisteme i administrativne mehanizme za primjenu sistema EU ETS na nacionalnom nivou. Direktiva takođe nalaže Komisiji niz posebnih zadataka, od kojih je mnogima cilj zajamčiti dosljednu i usklađenu primjenu sistema EU ETS. Budući da je uvođenjem sistema EU ETS otvoreno i tržište za trgovanje emisijskim jedinicama, države članice i Komisija trebaju zajamčiti cjelovitost i stabilnost sistema EU ETS kako bi se moglo djelotvorno doprinijeti ciljevima zaštite životne sredine zbog kojih je uspostavljen.

Posljednjih godina ekonomska je kriza doprinijela smanjenju emisija i **smanjila potražnju za emisijskim jedinicama**. To je, uz druge moguće činioce, dovelo do smanjenja cijene ugljenika i

nastanka **velikog viška emisijskih jedinica** u sistemu, iz čega proizlazi rizik da sistem EU-a za trgovanje emisijama neće biti u stanju podstaći smanjenje emisija na troškovno učinkovit način niti pokrenuti inovacije usmjerene na smanjenje emisija ugljenika.

**Smanjenje stakleničkih plinova u EU-u za najmanje 40 %** do 2030. (u odnosu na nivo iz 1990.) jedan je od ciljeva koje je Europsko vijeće dogovorilo kao dio okvira klimatske i energetske politike do 2030. Budući da će sistem EU-a za trgovinu emisijama biti glavni instrument za postizanje tog cilja, potrebno ga je reformisati kako bi dobro funkcionirao.

Kao prvi korak reforme EU je nedavno **donijela odluku o uspostavljanju rezerve za stabilnost tržišta sistema trgovanja emisijama EU-a**. Svrha rezerve je ispraviti veliki višak emisijskih jedinica koji je nakupljen u sistemu trgovanja emisijama EU-a te sistem učiniti otpornijim na neravnoteže u ponudi i potražnji.

Komisija je 15. jula 2015. predstavila drugi **predlog**, u kome se **šire preispituje sistem EU-a za trgovinu emisijama**. Cilj predloga je prihvatiti smjernice Evropskog vijeća u pogledu uloge koju bi sistem EU-a za trgovinu emisijama trebao odigrati u postizanju EU-ova cilja smanjenja emisija stakleničkih plinova do 2030. te ga pretvoriti u zakon. Predloženim izmjenama isto se žele podstaći **inovacije i upotreba tehnologija s niskim stepenom emisija ugljenika**, što će pomoći u stvaranju novih mogućnosti za radna mjesta i rast, istovremeno zadržavajući mjere potrebne za zaštitu industrijske konkurentnosti u Evropi.<sup>14</sup>

### 4.3. DIREKTIVA EVROPSKE UNIJE O IZVJEŠTAVANJU O KORPORATIVNOJ ODRŽIVOSTI (CSRD)

Direktiva o izvještavanju o korporativnoj održivosti (CSRD) stupila je na snagu 5. januara 2023. godine. Ona modernizuje i jača pravila koja se tiču društvenih i ekoloških informacija koje kompanije moraju da prijave. Širi skup velikih kompanija, kao i malih i srednjih preduzeća na berzi, sada će **morati da izveštavaju o održivosti**. Neke kompanije koje nisu članice EU takođe će morati da prijave **ako ostvare više od 150 miliona eura na tržištu EU**.

**Direktiva ovlašćuje Komisiju da usvoji delegirane i provedbene akte kako bi se preciziralo kako će nadležni organi i učesnici na tržištu poštovati obaveze utvrđene Direktivom.**

Nova pravila će obezbijediti da investitori i druge zainteresovane strane imaju pristup informacijama koje su im potrebne za procjenu uticaja kompanija na ljude i životnu sredinu i da investitori procijene finansijske rizike i mogućnosti koje proizilaze iz klimatskih promjena i drugih pitanja održivosti.

Prve kompanije će morati da primjene nova pravila po prvi put u finansijskoj 2024. godini, za izveštaje objavljene 2025. godine. Kompanije koje podliježu CSRD moraće da izveštavaju u

<sup>14</sup> Vijeće Evropske unije, Reforma sistema EU-a za trgovanje emisijama, dostupno na: <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/climate-change/reform-eu-ets/>

skladu sa Evropskim standardima izvještavanja o održivosti (ESRS). Standarde je u obliku nacрта izradio EFRAG, ranije poznat kao Evropska savjetodavna grupa za finansijsko izvještavanje, nezavisno tijelo koje okuplja različite zainteresovane strane.

Ranijim zakonodavnim naporima, EU je već donijela značajnu regulaciju kada su u pitanju kompanije koje informišu javnost o svojim ESG<sup>15</sup> parametrima, kao što je Uredba br. 575/2013 koja zahtjeva od velikih institucija koje su izdale hartije od vrijednosti na berzi da objelodane informacije o ESG rizicima od 28. juna 2022, Uredbu 2019/2033 i Direktivu 2019/2034 koja sadrži odredbe u vezi sa uvođenjem dimenzije ESG rizika u proces nadzornog pregleda i evaluacije (SREP) od strane nadležnih organa, i sadrži zahtjeve za otkrivanje ESG rizika za investicione firme. Komisija je 6. jula 2021. godine usvojila i predlog Uredbe Evropskog parlamenta i Savjeta o evropskim zelenim obveznicama, na osnovu Akcionog plana za finansiranje održivog rasta.

#### 4.4. DIREKTIVA (EU) 2019/904

Evropska unija je usvojila novu direktivu s ciljem smanjenja stvaranja otpada od 10 jednokratnih plastičnih proizvoda, napuštene ribolovne opreme i oksorazgradive plastike. Direktiva (EU) 2019/904 Evropskog parlamenta i vijeća od 5. juna 2019. o smanjenju uticaja određenih plastičnih proizvoda na životnu sredinu (u daljnjem tekstu „Direktiva o plastici za jednokratnu upotrebu“) je stupila na snagu 02. jula 2019.

Ciljevi Direktive su: spriječiti i smanjiti uticaj određenih plastičnih proizvoda na životnu sredinu, posebno vode, i na zdravlje ljudi, kao i promoviranje prelaska na cirkularnu ekonomiju s inovativnim i održivim poslovnim modelima, proizvodima i materijalima. čime će se ujedno doprinjeti efikasnom funkcioniranju unutrašnjeg tržišta.

Ova Direktiva je lex specialis u odnosu na **Direktivu 94/62/EZ o ambalaži i ambalažnom otpadu i 2008/98/EZ o otpadu u pogledu ograničenja o stavljanju na tržište**, dok u pogledu mjera za smanjenje potrošnje, zahtjeva u vezi s proizvodima, zahtjeva u vezi s označavanjem i proširenom odgovornošću proizvođača, ova Direktiva nadopunjuje spomenute Direktive, kao i **Direktivu 2014/40/EU o usklađivanju zakona i drugih propisa država članica o proizvodnji, predstavljanju i prodaji duvanskih i srodnih proizvoda i o stavljanju van snage Direktive 2001/37/EZ**.

Direktiva o plastici za jednokratnu upotrebu zahtijeva od država članica EU usvajanje niza mjera za smanjenje upotrebe plastike za jednokratnu upotrebu i zagađenja okoline, naročito mora i okeana.

Propisane mjere podrazumijevaju zabranu potrošnje ključnih plastičnih predmeta za jednokratnu upotrebu, kao i proširenje šeme odgovornosti proizvođača. Države članice EU su

---

<sup>15</sup> ESG je skup standarda koji usmjeravaju korporativne politike kako bi bile u skladu sa konceptima održivog razvoja u oblastima životne sredine, društvene odgovornosti i korporativnog upravljanja.



obavezne da do jula 2021. implementiraju EU Direktivu u svoje zakonodavstvo i usvoje mjere potrebne za uspješno sprovođenje. Direktivom je predviđeno da se mjere sprovedu do 2024. godine.

Direktivom su propisane različite mjere koje se primjenjuju na različite kategorije proizvoda, u zavisnosti od raznih faktora, kao što su dostupnost određenih alternativnih proizvoda, finansijski podsticaj za alternativne proizvode, raspoloživih tehničkih kapaciteta industrija itd.

#### **4.5. UREDBA (EU) 2019/1242**

Uredba (EU) 2019/1242 o utvrđivanju emisijskih normi CO<sub>2</sub> za teška vozila stupila je na snagu 14. avgusta 2019, a istom u su utvrđene ciljne vrijednosti za smanjenje prosječnih emisija iz novih kamiona za 2025. i 2030. Uredba uključuje i mehanizam za podsticanje upotrebe vozila s nultim i niskim emisijama na tehnološki neutralan način. Stroži ciljevi počće se primjenjivati tek od 2030. godine.

Ova Uredba, zajedno s **Uredbom (EU) 2019/631** Europskog parlamenta i Vijeća utvrđuje smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u sektoru cestovnog prometa i doprinosi obvezujućem cilju da se do 2030. smanji nivo domaćih emisija stakleničkih plinova u cjelokupnoj ekonomiji za najmanje 40 % u odnosu na 1990. godinu. Bez daljnjih mjera, na nivou EU očekuje se rast udjela emisija CO<sub>2</sub> iz teških vozila od oko 9 % između 2010. i 2030.

#### **Uredba takođe predviđa obavezno praćenje i izveštavanje o emisiji CO<sub>2</sub> i potrošnji goriva novih teških vozila, kako bi se osigurala usklađenost sa ciljevima smanjenja CO<sub>2</sub>.**

Standardi obuhvaćeni Uredbom su prošireni i na druge tipove teških vozila, kao što su mali kamioni (<16 tona) i autobusi. U uredbi izrađenoj 14. februara 2023., Evropska komisija predlaže nove, ambicioznije ciljeve EU sa smanjenjem emisije CO<sub>2</sub> od:

15% od 1. januara 2025.

45% od 1. januara 2030.

65% od 1. januara 2035.

90% od 01.01.2040.

Očekuje se da će uvođenje ovih novih standarda za emisiju CO<sub>2</sub> za teška vozila smanjiti potražnju za fosilnim gorivima, uglavnom dizelom, za oko 2 milijarde barela nafte u EU do 2031-2050, u poređenju sa 2019. Prema podacima Komisije, ovi standardi će smanjiti troškove goriva i posjedovanja vozila, što je dobra vijest za prevoznike.

#### 4.6. UREDBA (EU) 2019/1631

Uredba EU 2019/1631, usvojena 2019. godine, postavlja standarde performansi emisije CO<sub>2</sub> za nova putnička i laka komercijalna vozila, tj. Zakon predviđa smanjenje emisija LCV od 15% do 2025. godine i 37,5% do 2030. godine, u poređenju sa nivoima iz 2021. godine. Takođe su postavljeni pragovi emisija za nova putnička i laka komercijalna vozila (147 g CO<sub>2</sub>/km) i porez na ugljenik za kompanije koje prelaze granične vrijednosti emisija (preko 95 eura po g/km, pomnoženo sa brojem zaposlenih).

Da bi se doprinijelo ciljevima Pariskog sporazuma, transformacija cjelokupnog transportnog sektora ka nultim emisijama treba da se ubrza, imajući u vidu saopštenje Komisije od 28. novembra 2018. pod naslovom „Čista planeta za sve — evropska strateška dugoročna vizija za prosperitetnu, modernu, konkurentnu i klimatski neutralnu privredu“, koja ocrtava viziju potrebnih ekonomskih i društvenih transformacija, uključujući sve sektore privrede i društva, da bi se postigao prelazak na nultu emisiju gasova staklene bašte do 2050. godine. Emisije iz vozila sa konvencionalnim motorom sa unutrašnjim sagorijevanjem će morati da se dalje smanjuju nakon 2020. Vozila sa nultom i niskom emisijom će morati da se primjene i dobiju značajan tržišni udio do 2030. Dalja smanjenja emisije CO<sub>2</sub> za putnička i laka komercijalna vozila biće neophodna nakon 2030.

Ova Uredba pruža jasan put za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz sektora drumskog saobraćaja i doprinosi obavezujućem cilju od najmanje 40% domaćeg smanjenja emisija gasova staklene bašte u cijeloj privredi do 2030. godine u poređenju sa 1990. godinom.

#### 4.7. AKCIONI PLAN O NULTOM ZAGAĐENJU

Evropska unija ima jasan cilj – postizanje klimatske neutralnosti do 2050. godine. Do 2030. godine sve zemlje članice (i one koje to žele da postanu) moraće da ulože velike napore da smanje zagađenja vazduha, vode i zemljišta.

Da bi put ka cilju bio što efikasniji, Evropska komisija je usvojila akcioni plan pod nazivom „Prema nultoj stopi zagađenja vazduha, vode i zemljišta“.

Ovaj plan objedinjuje sve relevantne propise EU za smanjenje i prevenciju zagađenja u sklopu **evropskog Zelenog sporazuma**, a poseban značaj sada se daje upotrebi digitalnih rešenja i pametnih tehnologija. Osim toga, intenzivno se radi i na unaprijeđenju evropskog zakonodavstva kako bi se uočili eventualni propusti i pristupili efikasnijoj implementaciji tamo gdje je potrebno.

Vizija nulte zagađenosti za 2050. je da se zagađenje vazduha, vode i zemljišta svede na nivoe koji se više ne smatraju štetnim po zdravlje i prirodne ekosisteme, koji poštuju granice sa kojima naša planeta može da se nosi, stvarajući tako okruženje bez toksičnosti.

Navedeno je pretvreno u ključne ciljeve do 2030., a oni podrazumijevaju sledeće:

- **poboljšanje kvaliteta vazduha radi smanjenja broja prijevremenih smrti uzrokovanih zagađenjem vazduha za 55%;**
- **poboljšanje kvaliteta vode smanjenjem platičnog otpada u moru (za 50%) i mikroplastike koja se ispušta u životnu sredinu (za 30%);**
- **poboljšanje kvaliteta zemljišta smanjenjem gubitaka hranljivih materija i upotrebe hemijskih pesticida za 50%;**
- **smanjenje za 25% ekosistema EU u kojima zagađenje vazduha ugrožava biodiverzitet;**
- **smanjenje horničnom izlaanju buke u saobraćaju za 30% i**
- **značajno smanjenje svaanja otpada i za 50% smanjenje ostalog komunalnog otpada.**

Akcioni plan ima za cilj jačanje zelenog, digitalnog i ekonomskog liderstva EU, uz stvaranje zdravije, socijalno pravednije Evrope i planete. On pruža kompas za integraciju prevencije zagađenja u sve relevantne politike EU, za ubrzanje implementacije relevantnog zakonodavstva EU i za identifikaciju mogućih nedostataka.

#### 4.8. EVROPSKI ZELENI SPORAZUM

**Evropski zeleni sporazum** predstavlja strategiju održivog razvoja EU za 21. vijek. Centralni problem kojim se bavi ova strategija su životna sredina i klimatske promjene - kako razvijati privredu EU bez ubrzavanja klimatskih promjena. Evropska komisija ovu strategiju definiše kao "novu strategiju rasta sa ciljem da se EU transformiše u pravedno i bogato društvo, sa modernom i konkurentnom ekonomijom koja efikasno koristi resurse, uz neto emisije gasova sa efektom staklene bašte ravnim nuli do 2050. godine, i ekonomski rast koji je odvojen od eksploatacije resursa." Komisija obećava i da će održivost biti uzimana u obzir prilikom donošenja svih budućih javnih politika, uz **"zelenu zakletvu - ne činiti zlo"**.

Glavni ciljevi koje Evropski zeleni dogovor definiše tiču se emisije gasova sa efektom staklene bašte (GHG). Evropska klimatska ambicija za 2030. godinu, koja je do sada predviđala smanjenje GHG emisija za 40%, pooštrena je, tako da će EU ciljati da do 2030. godine smanji emisije GHG za 50-55%. EU će postati klimatski neutralna do 2050. godine, što ujedno predstavlja i sveukupni cilj Evropskog zelenog sporazuma.

To znači da će od sada sve javne politike u EU morati da se posmatraju kroz prizmu održivosti. Koliko je prirodnih resursa neophodno iskoristiti? Da li se ti resursi mogu koristiti efikasnije? Koliko zagađenja proizvode planirane aktivnosti? Da li se količina zagađenja može smanjiti? Kako aktivnosti utiču na zajednice i pojedince? Da li nove zelene tehnologije koje promoviramo zapostavljaju bilo koga? Šta će biti sa građanima i građankama EU koji rade u već postojećoj energetske industriji? Ovo su samo neka od pitanja na koje Evropski zeleni dogovor treba da odgovori.

Iako Crna Gora nije članica EU, ovaj okvir se tiče i naše države. Diplomatski mehanizmi EU biće korišćeni kako bi se promovisao Evropski zeleni sporazum u Crnoj Gori. U oktobru 2020. godine, prilikom samita Berlinskog procesa u Sofiji, vlade šest zemalja Zapadnog Balkana su se obavezale da će sprovesti "**Zelenu agendu za Zapadni Balkan**" kao konkretan plan za proširenje Zelenog dogovora na Jugoistočnu Evropu.<sup>16</sup>

## 5. PRAKSA EVROPSKOG SUDA ZA LJUDSKA PRAVA

Evropska konvencija za zaštitu ljudskih prava i osnovnih sloboda (u daljem tekstu: Konvencija) je postavila standarde zaštite ljudskih prava koji su postali mjerilo u cijelom svijetu. O poštovanju prava i sloboda zajemčenih Evropskom konvencijom od strane država ugovornica stara se **Evropski sud za ljudska prava** (u daljem tekstu: Sud), kao stalni i nezavisni sudski organ sa sjedištem u Strazburu. Sud daje autentično tumačenje Evropske konvencije, odnosno utvrđuje sadržinu prava i sloboda zajemčenih Konvencijom i obim pozitivnih obaveza država ugovornica u pogledu ostvarivanja i zaštite ovih prava i sloboda.

Crna Gora, kao članica Savjeta Evrope je ratifikovala Konvenciju, čime se obavezala na poštovanje prava zagantovanih istom, dok je Ustavom Crne Gore opredijeljena hijerarhija pravnih akata, te se primat daje potvrđenim i objavljenim međunarodnim ugovorima, koji imaju veću snagu od zakona. **Saglasno tome, Konvencija, kao ratifikovani međunarodni ugovor, ima veću pravnu snagu u odnosu na zakone kojima se uređuju ljudska prava i slobode zajemčene Konvencijom ili koji imaju uticaja na ostvarivanje tih prava i sloboda.**

Međutim, da odredbe sadržane u Konvenciji ne bi ostale "slovo na papiru", važno je napomenuti da ključnu ulogu ima Sud koji "ožiljava" prava zajemčena Konvencijom, te u nastavku Analize predstavljamo najznačajnije slučajeve koji su se ticali povrede prava na životnu sredinu kao prava koje je inkorporirano u pravo na život, a koje pravo proizilazi iz člana 2 konvencije kojim je propisano:

*"Pravo na život svakog čovjeka zaštićeno je zakonom. Niko ne može biti namjerno lišen života, osim kod izvršenja smrtne kazne po presudi suda, kojom je proglašen krivim za zločin za koji je ova kazna predviđena zakonom.*

*Lišenje života nije u suprotnosti sa ovim članom ako proizilazi iz upotrebe sile koja je apsolutno neophodna:*

- a) u odbrani svakog pojedinca od nezakonitog nasilja;*
- b) prilikom zakonitog lišenja slobode ili sprječavanja bjekstva osobe koja je zakonito lišena slobode;*
- c) u akciji preduzetoj, u skladu sa zakonom, radi gušenja nemira ili pobune."*

---

<sup>16</sup> Heinrich-Böll-Stiftung, Evropski zeleni dogovor, Vodeća strategija EU za borbu protiv klimatskih promena, dostupno na: <https://rs.boell.org/sr/evropski-zeleni-dogovor>

Pozitivna obaveza država za preduzimanje odgovarajućih koraka sa ciljem zaštite života onih koji su pod njihovom jurisdikcijom, proizilazi iz prve rečenice prvog stava člana 2 Konvencije, te se primenjuje u kontekstu svake aktivnosti, bilo javne ili ne, u kojoj se pravo na život može dovesti u pitanje. Sud je u zauzeo stav da se ova obaveza odnosi i na predmete koji se tiču ugržavanja životne sredine, sa pozivom na slučaj **ÖNERYILDIZ protiv Turske**<sup>17</sup>, a koji se ticao utvrđivanja odgovornosti države za eksploziju metana u aprilu 1993. na deponiji smeća u predgrađu Istanbula, koja je izazvala klizište, psoledično čemu je došlo do urušavanja i zakopavanja kuća koje su se nalazile na zemljištu nižem od deponije, pri čemu je trideset devet osoba izgubilo život, uključujući devet članova porodice podnosioca predstavke.

Osim navedenog, povreda prava na životnu sredinu može se cijeliti i sa aspekta postojanja direktne povrede i prava na poštovanje privatnog i porodičnog život sadržanog u članu 8 Konvencije, a kojim je propisano:

*“Svako ima pravo na poštivanje svog privatnog i porodičnog života, doma i prepiske.*

*Javna vlast se ne miješa u vršenje ovog prava, osim ako je takvo miješanje predviđeno zakonom i ako je to neophodna mjera u demokratskom društvu u interesu nacionalne sigurnosti, javne sigurnosti, ekonomske dobrobiti zemlje, sprječavanja nereda ili sprječavanja zločina, zaštite zdravlja i morala ili zaštite prava i sloboda drugih.”*

U slučaju **Dees protiv Mađarske**<sup>18</sup>, u kojem se osoba koja živi u blizini gradskog puta žalila na buku, vibracije, zagađenje i neprijatne mirise izazvane gustim saobraćajem koji je nastao nakon uvođenja putarine na obližnjem autoputu, Sud je konstatovao da su vlasti preduzele korake da smanje smetnje: izgradnja tri obilaznice, smanjenje noćnog ograničenja brzine, postavljanje semafora i novih putnih znakova koji zabranjuju pristup za vozila teške kategorije i preusmjeravanje saobraćaja. Sud je, međutim, primjetio da su se **te mjere pokazale nedovoljnim**, zbog čega je podnosilac predstavke bio izložen prekomjernom uznemiravanju buke tokom značajnog vremenskog perioda, što mu je stvaralo neproporcionalno opterećenje za normalan život. Primećujući da su, uprkos naporima države da uspori i reorganizuje saobraćaj u susjedstvu, zakonske norme prekoračene nekoliko godina, Sud je smatrao da je ulica u kojoj je podnosilac predstavke živio, bila pogođena direktnom i ozbiljnom smetnjom koja ga je spriječila da uživa u svom domu. **Sud je utvrdio je da tužena država nije ispunila svoju pozitivnu obavezu da garantuje pravo podnosioca predstavke na poštovanje njegovog doma i privatnog života.**

U predmetu **Grimkovskaya protiv Ukrajine**<sup>19</sup>, u vezi sa zagađenjem i bukom od saobraćaja u ulici u kojoj su živjela podnositeljka predstavke i njena porodica, Sud je primjetio da nisu izmjereni ni nivoi buke kojoj su bili izloženi, kao ni uticaj buke na njihov privatni i porodični život. Međutim, imajući u vidu izvještaj o uviđaju sa lica mjesta nadležnih institucija, a koji

17 ÖNERYILDIZ v. TURKEY, Predstavka br. 48939/99 od 30. 11.2024. godine

18 DEÉS v. HUNGARY, Predstavka br. 2345/06 od 09.11.2010. godine

19 GRIMKOVSKAYA v. UKRAINE, Predstavka br. 38182/03 od 21.07.2011. godine

pokazuje da je površina puta u blizini kuće podnositeljke predstavke bila ozbiljno oštećena i da je više od sto vozila prošlo ovim putem u periodu od jednog sata, Sud je smatrao vjerovatnim da su podnositeljku predstavke redovno uznemiravali buka i vibracije iz sabraćaja. Sud je dalje primjetio da je iz izvještaja zdravstvenih institucija koji su dostavljeni uz predstavku, proizišlo da je više od polovine pregledanih vozila emitovalo zagađivače vazduha, iznad važećih zdravstvenih i bezbjednosnih standarda i da je sinu podnositeljke predstavke dijagnostikivano trovanje olovom i solima bakra koja su ispuštala vozila. **Sud je iz prethodnog utvrdio povredu člana 8 Konvencije, budući da je kumulativni efekat buke, vibracija i zagađenja vazduha i zemljišta izazvanog autoputem ometao podnositeljku predstavke u mirnom uživanju zajemčenih prava.**

Odlučujući o prihvatljivosti predstavke u predmetu **Greenpeace e.V. i drugi protiv Njemačke<sup>20</sup>**, Sud je istu proglasio neprihvatljivom. Naime, Greenpeace je imao svoje poslovne prostorije, a ostala četiri podnosioca predstavke kuće u blizini prometnih puteva i raskrsnica u Hamburgu. Oni su se posebno žalili na odbijanje njemačkih vlasti da preduzmu specifične mjere u vezi sa pitanjima životne sredine kako bi se smanjile emisije koje se su izazvane upotrebom dizel vozila. Sud je predstavku proglasio neprihvatljivom, kao očigledno neosnovanu. Posebno je bilo nesporno u ovom slučaju da je Njemačka preduzela određene mjere za suzbijanje emisija iz dizel vozila, dok je **izbor načina za rješavanje pitanja životne sredine spadao u okvire slobodne procjene države, dok podnosioci predstavke nisu uspjeli da pokažu da je ,odbijajući da preduzme konkretne mjere koje su tražili, država prekoračila svoja diskreciona ovlašćenja time što je propustila da uspostaviti pravičnu ravnotežu između interesa pojedinaca i interesa zajednice u celini.**

## 6. PRIMJENI ZEMALJA ČLANICA EVROPSKE UNIJE

Evropa se suočava sa stalnim problemima u oblastima kao što su gubitak biodiverziteta, korišćenje resursa, uticaji klimatskih promjena i ekološki rizici po zdravlje i dobrobit. Kontinent nastavlja da troši više resursa i više doprinosi degradaciji životne sredine od drugih svjetskih regiona.

Mjere politike usmjerene na zaštitu prirode donijele su koristi u nekim oblastima, ali mnogi problemi i dalje postoje, a neki se pogoršavaju. Na primjer, smanjeno zagađenje je poboljšalo kvalitet vode, ali je samo 40% površinskih voda EU postiglo dobar ekološki status do 2015. Upravljanje zemljištem je poboljšano, ali fragmentacija pejzaža nastavlja da se povećava, šteti staništima i biodiverzitetu. 75% područja evropskog ekosistema izloženo je prekomjernim nivoima azota, što uzrokuje eutrofikaciju. Očekuje se da će se uticaji klimatskih promjena

---

20 GREENPEACE E.V. and others v. Germany, Predstavka br. 18215/06 od 12.05.2009. godine

na biodiverzitet i ekosisteme intenzivirati, dok aktivnosti kao što su poljoprivreda, ribarstvo, transport, industrija i proizvodnja energije i dalje izazivaju gubitak biodiverziteta, vađenje resursa i štetne emisije.

Iako je postignut dobar napredak ka smanjenju zagađenja vazduha od industrije, transporta i domaćinstava — smanjenje broja smrtnih slučajeva povezanih sa zagađenjem vazduha kao rezultat toga, preko 10% godišnjih prijevremenih smrti ljudi u EU je povezano sa zagađenjem životne sredine. Sve veći broj dokaza pokazuje da opasne hemikalije negativno utiču na zdravlje građana. Izgledi za 2030. godinu sugerišu da trenutna stopa napretka neće biti dovoljna da ispuni klimatske i energetske ciljeve za 2030. i 2050. godinu.

Evropa je postigla napredak u pogledu efikasnosti resursa i cirkularne ekonomije. Potrošnja materijala je ostala relativno stabilna, a efikasnost resursa se poboljšala kako se bruto domaći proizvod povećao. Ukupna zahvaćena voda u EU smanjena je za 15% između 2000. i 2019. godine.

Kao što je navedeno u Evropskom zelenom sporazumu, Evropa je posvećena tome da do 2050. postane klimatski neutralan kontinent. Suočena sa gore navedenim izazovima održivosti, postizanje održivosti zahtijeva potpunu transformaciju ključnih sistema — način na koji proizvodimo našu hranu, proizvodimo i konzumiramo robu, krećemo i gradimo naše gradove, istovremeno povećavajući otpornost prirode i pripremajući se za uticaje klimatskih promjena.

Međutim, i pored navedenih problema, zakonodavnim uređenjem zaštite životne sredine i inkorporiranja obaveze zaštite životne sredine u razne sfere, uključujući i ekonomiju, Evropska unija doprinjela je smanjenju zagađenosti vazduha, vode i tla, te nastavlja da radi na unaprijeđenju životne sredine, sa ciljem dostizanja nulte zagađenosti.

U nastavku Vam prezentujemo primjere pojedinih zemalja članica koje su, pored dobrih zakonodavnih rješenja, usvajale i posebne mjere sa ciljem suzbijanja zagađenosti vazduha, vode i tla, a koji primjerni mogu poslužiti za kreiranje novog seta mjera u našoj zemlji, po uzoru na razvijene zemlje članice EU.

## 6.1. HRVATSKA

U Hrvatskoj su u području zaštite životne sredine i biodiverziteta relevantni strateško-planski dokumenti za postizanje nulte stope zagađenosti vazduha, vode i tla: Strategija i akcioni plan zaštite prirode republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2025., Program kontrole onečišćenja zraka za razdoblje od 2020. do 2029. godine, Strategija niskougličinog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu i Strategija prilagodbe klimatskim promjenama u Republici Hrvatskoj za razdoblje do 2040. godine s pogledom na 2070. godinu te Plan gospodarenja otpadom Republike Hrvatske za razdoblje za razdoblje 2017. – 2022. godine (u toku je usklađivanje s EU Akcionim planom za kružnu ekonomiju).

Ova nova paradigma zahtijeva i prilagođavanje i postojećeg nacionalnog zakonodavstva. Tako je, na primjer, u dopuni Zakon o upravljanju otpadom, koji će uskoro biti dopunjen zahtjevima „paketa o otpadu“ (Waste Package) i Direktive (EC) 2019/904 o smanjenju uticaja određenih plastičnih predmeta na životnu sredinu. Treba naglasiti kako Akcioni plan za postizanje nulte stope zagađenosti utiče na dalje unapređivanje praćenja nivoa zagađenja i predviđanje budućih trendova, čime se osigurava nastavak razvoja i održavanja monitoringa životne sredine, obrade podataka i izvještavanja.

Politika smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> implementirala se kroz četiri gotovo nezavisne politike u uslovima stalnog razvoja i unapređenja tržišta energenata, posebno u umreženih energenata:

- povećanja energetske učinkovitosti,
- povećanja korištenja obnovljivih izvora energije i trgovinom emisija,
- uvođenjem posebnih naknada za emisije. ETS (Emission trade system) je međunarodni sistem za trgovanje emisijama stakleničkih plinova u Evropskoj Uniji zasnovan na EU **Direktivi 2003/87/EC**<sup>21</sup>, a predstavlja jedan od osnovnih mehanizma Evropske Unije u borbi protiv klimatskih promjena.

Emisije stakleničkih plinova koje nastaju u EU van tzv. ETS sektora, trebale bi se takođe oporezivati primjenom poreza na gorivo. Visina poreza na gorivo zavisila bi od emisije CO<sub>2</sub> i od energije goriva, a direktivom bi bili definisani minimalni iznosi koji se trebaju primijeniti u zemljama članicama EU. Cilj izmjena direktive je podsticanje nisko-ugljenučnog razvoja, odnosno olakšati ostvarenje zahtjevnog smanjenja emisije stakleničkih plinova od najmanje 80% do 2050. godine.

Međutim, veliko je pitanje u kojoj će mjeri uvođenje ovog poreza doprinjeti ostvarenju postavljenih ciljeva. Uvođenje posebnih naknada za emisije za vozila, u Hrvatskoj, nije proizvelo pozitivne učinke na smanjenje emisija. Razlog je visina naknade, neselektivnost mjera i kupovna snaga građana u smislu mijenjanja starog automobila novim.

Prosječna starost automobila za ličnu upotrebu u Hrvatskoj je 11 godina. Korak naprijed je napravljen novim **Zakonom o posebnom porezu na motorna vozila**, tzv. „ekološki porez“, po kome se od 1. jula 2013. godine oporezivanje automobila vezuje uz emisiju CO<sub>2</sub>. Porez se formira na osnovu nabavne vrijednosti vozila i emisije CO<sub>2</sub>, tako da automobili koji emituju manje od 120 grama CO<sub>2</sub> po kilometru su pojeftinili, a oni s emisijom CO<sub>2</sub> iznad 130 grama po kilometru su poskupjeli.<sup>22</sup>

---

21 Direktivom 2003/87/EC Evropskog parlamenta i Savjeta uspostavljen je sistem za trgovinu emisijom gasova sa efektom staklene bašte unutar Unije (u daljem tekstu „EU ETS“), u cilju promovisanja smanjenja emisije gasova sa efektom staklene bašte na isplativ i ekonomski efikasan način. Direktiva 2003/87/EC je izmijenjena 2018. godine kako bi se EU ETS poboljšao i proširio za period 2021-2030.

22 Jurlin, K., Boromisa A., Tišina S., Vučković V.: Ekološka i ekonomska analiza izvedivosti uvođenja poreznog sustava na osobna motorna vozila u Hrvatskoj zavisna o emisiji CO<sub>2</sub> i Euro normama o emisijama štetnih plinova; IRMO; Zagreb, 2013.



U EU trećina neposredne potrošnje energije troši se u saobraćaju, a više od petine stakleničkih plinova dolazi upravo iz ovog sektora. Sa stajališta energetske učinkovitosti, saobraćaj je sektor u kome je najteže postići ciljeve, i to radi zavisnosti od fosilnih goriva, globalizaciji ekonomije i rastućoj mobilnosti ljudi. Ipak, smanjenje mobilnosti nije opcija. Takođe, saobraćajni sektor važan je segment u zapošljavanju. Stoga su EU strategije, kao i Strategija saobraćajnog razvoja RH za razdoblje 2014. do 2030. postavile odrednice za održivi razvoj saobraćaja. Načini kojima se to nastoji postići su intervencije u pogledu navika mobilnosti (javni prevoz, biciklizam i pješaćenje), korišćenja prihvatljivijih oblika prevoza roba za životnu sredinu, poboljšanja automobilske tehnologije (energetski učinkovitije i čistije te povlačenje automobila na fosilna goriva iz gradskog prevoza), uvođenja multimodalnog međugradskog i javnog prevoza, te zaštita prirode i okoline prilikom izgradnje saobraćajne infrastrukture. Da bi se to ostvarilo, potrebna je značajna izmjena postojećeg saobraćajnog sistema.<sup>23</sup>

## 6.2. DANSKA

Danska otvorena ekonomija napreduje u trgovini i pruža zemlji visoke prosječne prihode i široka socijalna davanja. Njeni pejzaži su gotovo u potpunosti oblikovani ljudskim aktivnostima, posebno intenzivnom poljoprivredom koja podržava veliku poljoprivredno-prehrambenu industriju. Međutim, veliki pritisci na zaštitu životne sredine potiču iz transportnog sektora i same strukture snabdijevanja energijom, koja se oslanja skoro isključivo na fosilna goriva.

Pored nacionalne dimenzije, pitanja životne sredine u Danskoj imaju jaku međunarodnu dimenziju, zbog regionalne ekonomske i ekološke međuzavisnosti (nordijska saradnja, zagađenje Sjevernog i Baltičkog mora, prekogranično zagađenje vazduha). Danska je takođe snažno uključena u globalna pitanja životne sredine i ekološku pomoć. Tokom 1990-ih, ekonomski rast i učešće u Evropskoj uniji dali su podlogu za donošenje ekonomskih i ekoloških odluka u Danskoj. Danska ima dobro uspostavljenu praksu nacionalnog planiranja životne sredine i **implementacija ekoloških politika je u velikoj mjeri povjerena lokalnim vlastima i široko je podržana od strane javnog mnjenja**. Politika zaštite životne sredine se trenutno fokusira na sledeće teme: **taloženje kiselina, ispuštanje hranljivih materija i kontaminacija podzemnih voda, biodiverzitet i globalna pitanja kao što su klimatske promjene**.

Mjere za rješavanje ovih pitanja oslanjaju se na širok spektar različitih i u nekim slučajevima inovativnih instrumenata politike. Konkretno, **zelena poreska reforma** uvedena 1990-ih omogućila je smanjenje oporezivanja dohotka i rada, uz povećanje fiskalnih podsticaja za zaštitu životne sredine.

Danska u velikoj mjeri koristi ekonomske instrumente za upravljanje životnom sredinom: ekološke naknade, ekološke takse i druge ekonomske instrumente (npr. povraćaj depozita).

23 Evropska komisija, Mobility and Transport, dostupno na: [https://transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://transport.ec.europa.eu/index_en)

Zelena poreska reforma i uopšteno korišćenje ekonomskih instrumenata za upravljanje životnom sredinom doveli su do važnih rezultata: uklonjeno je nekoliko rupa u sistemu oporezivanja koje su negativno uticale na životnu sredinu, poboljšan je ekološki podsticajni efekat oporezivanja i promjene su neutralne u pogledu prihoda sa smanjenim porezima na dohodak i rad kako bi se nadoknadilo veće ekološko oporezivanje. Izdaci za smanjenje zagađenja i kontrolu u Danskoj iznose oko 1 procenat BDP-a, nivo koji je uporediv sa onim u drugim nordijskim zemljama i niži nego u nizu drugih zemalja Organizacije za ekonomsku saradnju i razvoj (u daljem tekstu: **OECD**). Sve u svemu, javna potrošnja za životnu sredinu pokrivena je ekološkim naknadama i porezima, a **princip zagađivač plaća se primenjuje na domaćinstva i industriju.**

Danska je ostvarila značajan napredak u poslednje dvije decenije u smanjenju ili kontrolisanju emisija konvencionalnih atmosferskih zagađivača. Između 1980. i 1995. godine, dok je BDP porastao za 36 procenata, emisije SOx<sup>24</sup> su pale za 67 procenata, a emisije NOx<sup>25</sup> za 11 procenata. Takva smanjenja emisija omogućila su Danskoj da ispuni svoje nacionalne i međunarodne obaveze i imala su pozitivan uticaj na lokalni kvalitet vazduha. Kvalitet vazduha u urbanim sredinama je generalno dobar, iako su primjećene epizode zagađenja u nepovoljnim klimatskim uslovima. Ova dostignuća su rezultat niza mjera za smanjenje emisija štetnih gasova, **posebno standarda kvaliteta goriva, regulatornih i ekonomskih instrumenata, kao i veće integracije pitanja životne sredine u energetske i transportnu politiku.** Mnoge opštine su posvećene smanjenju zagađenja vazduha i drugih uticaja transporta na životnu sredinu. Uz podršku danske agencije za zaštitu životne sredine, u toku je **velika promjena u politici lokalnog transporta i prostornog planiranja.** Tokom poslednje dvije decenije, Danska je skoro stabilizovala upotrebu energije tokom perioda kontinuiranog ekonomskog rasta. Udvostručen je doprinos koji obnovljivi izvori energije daju energetskim potrebama zemlje, a danska industrija je postala lider u ekološki povoljnim energetskim tehnologijama kao što su **turbine na vjetar**, koje se sada smatraju održivom alternativom elektranama na uglj.

Kao i u mnogim drugim zemljama OECD-a, benzin se oporezuje znatno više nego dizel, što nije opravdano iz ekološke perspektive. Umjesto da poveća poreze na dizel, Danska primjenjuje godišnju kompenzaciju na privatne dizel automobile (pored registracije i godišnjih poreza na vozila) u pokušaju da izbjegne gorivni turizam iz susjednih zemalja. Međutim, naknada ne nadoknađuje u potpunosti niski porez na dizel, posebno za automobile koji godišnje voze iznadprosječne udaljenosti. Dakle, punjenje nije eliminisalo efekat dizel diferencijala. Većina kamiona, autobusa i traktora je oslobođena plaćanja ili plaća relativno nisku stopu. Danska bi imala koristi od postepenog ukidanja smanjene dažbine na energiju za dizel, posebno ako bi koordinisala postepeno ukidanje sa sličnim potezima u susjednim zemljama. Cijene dizela za krajnje korisnike niže su u Nemačkoj, ali su više u Švedskoj i Norveškoj.

**Vlasništvo vozila je visoko oporezovano, uglavnom kroz visoku registraciju poreza.** Ovo je dovelo do relativno niske stope vlasništva vozila, ali je takođe obeshrabilo obnavljanje

---

24 Oksidi sumpora

25 Azotni oksidi

voznog parka: putnički automobili u Danskoj u prosijeku je star 8-9 godina, iznad prosijeka EU.<sup>26</sup> **Porez na registraciju se razlikuje po potrošnji goriva vozila.** Zahtjevi su postali stroži u 2017. godini. **Godišnji porez na vozila takođe se zasniva na efikasnosti goriva.** Oba poreza su bila efikasna u podsticanju kupovine automobila koji štede gorivo. Postepeno napuštanje oslobađanja električnih vozila od registracijske takse, u kombinaciji sa smanjenjem stope za sva vozila, dovelo je do pada prodaje električnih vozila između 2016. i 2018. Stoga je odlučeno da se ojača fiskalna prednost, barem za 2019. i 2020. Danska bi trebalo da razmotri dodatne mjere za podršku širenju električnih vozila, kao što su interoperabilne stanice za punjenje (svaki od tri glavna operatera ima svoj sistem članstva) ili slobodan pristup autobuskim trakama, kako je predviđeno klimatskim i vazdušnim predlogom.

Prebacivanje oporezivanja vozila sa vlasništva na upotrebu povećalo bi ekološku efikasnost. **Vlada je poslednjih godina nekoliko puta smanjivala porez na registraciju, dok je godišnji porez na vozila povećan.** Ove promjene nisu praćene povećanjem poreza na gorivo ili uvođenjem putarine (osim postojećih putarina na dva mosta i za vozila preko 12 tona). Planovi u 2012. za uvođenje naknade za zagušenje u Kopenhagenu zamijenjeni su planom zaštite kvaliteta vazduha za smanjenje zagađenja česticama i NOx.

U poslednjih deset godina, četiri najveća grada Danske su implementirala zone niske emisije kako bi ograničile saobraćaj dizel kamiona u gradskim centrima. **Samo kamioni koji ispunjavaju standarde Euro 4 (od 2010), Euro 5 (od 2020) i Euro 6 (od 2022) mogu da budu uključeni u saobraćaj.** Kamioni ne podležu porezu na registraciju. Sadašnje oporezivanje kamiona ne uspeva da internalizuje eksterne ekološke troškove. Raniji pokušaji da se takvi troškovi internalizuju (npr. putem putarine po kilometru pređenog na određenim putevima) su napušteni jer su smatrani veoma skupim. Javna potrošnja na željeznicu je značajno povećana za modernizaciju mrežne signalizacije (20 milijardi DKK, 2,7 milijardi eura) i elektrifikaciju željeznice (7 milijardi DKK, 0,9 milijardi eura).

Predlog za klimu i vazduh planira smanjenje emisija stakleničkih plinova u sektorima ETS<sup>27</sup> koji nisu u EU. Njegova ambicija je da svi novi automobili od 2030. godine budu vozila sa niskim ili nultim emisijama. Od Komisije za zelenu tranziciju svih putničkih automobila zatraženo je da donese strategiju o tome kako se ova ambicija najbolje može ostvariti uz održavanje adekvatnog prihoda. U međuvremenu, uspostavljeno je partnerstvo između Vade i dvije velike poljoprivredne organizacije radi koordinacije istraživanja i razvoja tehnika ublažavanja efekata staklenih bašti u poljoprivredi i načina za podsticanje takvih tehnika, u sinergiji sa tehnikama i politikama za upravljanje nitratima i amonijakom.

Javni rashodi na transport su porasli za više od 50% u realnom smislu tokom 2005.- 2016. godine, podstaknuti velikim povećanjem investicija u željezničku infrastrukturu. Ovo pokazuje posvećenost u pridržavanju Sporazuma o transportu iz 2009. da se poboljša javni prevoz, uključujući proširenje metroa u Kopenhagenu i finansijsku podršku razvoju lakih željeznica u

26 Sørensen, M. et al. (2017), *Effect Assessment of the Chemicals Initiatives 2014-2017*, Environmental Protection Agency, Odense, dostupno na: [www2.mst.dk/Udgiv/publications/2017/11/978-87-93614-34-5.pdf](http://www2.mst.dk/Udgiv/publications/2017/11/978-87-93614-34-5.pdf)

27 EU sistem trgovine emisijama - Direktiva 2003/87/EC

Arhusu i Odenseu. Pored toga, 2014. godine tadašnja Vlada je dogovorila ulaganje od 28,5 milijardi DKK (3,8 milijardi eura) u nove željeznice, nadogradnju postojećih pruga i elektrifikaciju željezničke mreže. Međutim, Železnički fond, namjenjen finansiranju ovih investicija, kasnije je bio ograničen po obimu. Nedavni sporazum najavio je infrastrukturno ulaganje od 112 milijardi DKK (15 milijardi eura) za period 2021-30. godine.<sup>28</sup>

### 6.3. ŠVEDSKA

U junu 2017. Riksdag (Švedski parlament) usvojio je **predlog nacionalnog okvira klimatske politike za Švedsku**. Okvir klimatske politike sastoji se od Zakona o klimi, nacionalnih klimatskih ciljeva i Savjeta za klimatsku politiku. **Okvir klimatske politike je najvažnija klimatska reforma u istoriji Švedske**. On stvara red i stabilnost u klimatskoj politici i postavlja dugoročne uslove poslovnom sektoru i društvu. Zakon o klimi će nametnuti odgovornost sadašnjoj Vladi i budućim vladama da vode klimatsku politiku koja se zasniva na nacionalnim klimatskim ciljevima i da pruži jasne povratne informacije o napretku. Švedska sada ima dugoročne klimatske ciljeve i Savjet koji nezavisno razmatra klimatsku politiku. Reforma je ključna komponenta napora Švedske da ispuni Pariski sporazum.

Nacionalni klimatski ciljevi:

- Najkasnije do 2045. godine, Švedska neće imati neto emisije gasova staklene bašte u atmosferi i nakon toga treba da ostvari neto negativne emisije. To znači da će emisije na teritoriji Švedske biti najmanje 85% niže do 2045. u poređenju sa 1990. Dopunske mjere odnose se na postizanje nulte neto emisija, kao što je povećano unošenje ugljen-dioksida u šumama i zemljištu. Za ovo će se poštovati međunarodne računovodstvene smjernice.
- Emisije u Švedskoj, van EU ETS i sektora LULUCF<sup>29</sup>, trebalo bi da do 2030. budu 63% manje od emisija iz 1990. godine, a do 2040. godine 75% manje. Dopunskim mjerama može se ostvariti najviše 8 odnosno 2 procentna poena smanjenja emisija.
- Emisije iz domaćeg saobraćaja treba da budu smanjene za najmanje 70% do 2030. godine u odnosu na 2010. Domaće vazduhoplovstvo nije uključeno u cilj jer je ovaj podsektor uključen u EU ETS.

---

28 OECD - Environmental Performance Reviews: Denmark 2019, Environmental performance: Trends and recent developments, dostupno na: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/2f2f126d-en/index.html?itemId=/content/component/2f2f126d-en>

29 Korišćenje zemljišta, promjena korišćenja zemljišta i šumarstvo pokrivaju sledeće kategorije; Šumsko zemljište, obradive površine, travnjaci, močvare, naselja, ostalo zemljište i proizvodi od drveta.

## Porez na ugljen-dioksid

Porez na ugljen-dioksid, zasnovan na sadržaju fosilnog ugljenika u gorivu, uveden je 1991. godine i ima za cilj smanjenje emisije ugljen-dioksida u sektorima izvan EU ETS. Porez je podizan u nekoliko navrata od kada je prvi put primjenjen. Ukupno, porez je povećan sa 0,25 SEK/kg (1991.) ugljen-dioksida na 1,22 SEK/kg (2022.). Pored posebnih povećanja poreza predviđenih državnim računima, primjenjuje se godišnja indeksacija nivoa poreza. Nivo poreza je proporcionalan izračunatom iznosu emisije ugljen-dioksida, na osnovu sadržaja fosilnog ugljenika u gorivu. To znači da čista i visokomješovita tečna biogoriva trenutno ne podliježu oporezivanju ugljenika, ako se ne koriste u okviru šeme obaveze smanjenja za motorna goriva. Što se tiče motornih goriva, izmjene u oporezivanju ugljenika za biogoriva su primjenjene 01. jula 2018. godine.

U julu 2018. godine, sprovedena je obaveza smanjenja emisije gasova staklene bašte za benzin i dizel u vezi sa reformom poreza na gorivo, pod nazivom **Promjena goriva**. Obaveza smanjenja emisija uspostavlja obavezu dobavljača benzina i dizela da smanje emisije ugljen-dioksida tokom životnog ciklusa, **postepenim povećanjem miješanja sa održivim biogorivima**. Šema obaveze smanjenja daje važan doprinos postepenom ukidanju fosilnih goriva u drumskom saobraćaju. Obaveza zamenjuje nekadašnje poresko oslobođenje za biogoriva sa niskim mešavinama, tj. biogoriva obuhvaćena šemom podležu istoj poreskoj stopi po litru kao i fosilni ekvivalenti. Istovremeno, smanjene su i stope poreza na ugljen-dioksid i energente za goriva obuhvaćena šemom obaveze smanjenja. Prilagođavanje stope poreza na ugljenik je sprovedeno kako bi se odrazilo smanjene emisije gasova staklene bašte koje uključuje mešanje održivih biogoriva. Stopa poreza na energiju je smanjena da bi se održao stabilan nivo cena goriva. Biogoriva sa visokim sadržajem mešavine nisu obuhvaćena ovom šemom i, ako su održiva, potpuno su oslobođena poreza na ugljen-dioksid i energiju.

Zbog rizika od curenja ugljenika, za dizel koji se koristi u poljoprivredi, šumarstvu i akvakulturi primjenjuje se smanjeni porez na ugljenik.

## Porez na energiju

Porezi na energiju se u Švedskoj već dugo koriste. Energetski porez na benzin i dizel uveden je 1924. i 1937. godine. Goriva koja se koriste za grijanje i električnu energiju postala su predmet poreza na energiju 1950-ih. Cilj poreza na energiju je uglavnom fiskalni. Takođe ima efekat usmjeravanja upotrebe energije ka švedskim ciljevima energetske efikasnosti, obnovljivosti i klime. Porez na energiju na motorna goriva koja se koriste u drumskim vozilima i terenskim mašinama takođe internalizuje eksterne troškove iz saobraćaja, kao što su habanje puta, buka, itd. Energetski porez na goriva varira u zavisnosti od toga da li se koristi kao motorno gorivo ili za svrhe grijanja. Visina poreza na goriva za grijanje takođe varira između industrije, domaćinstava i sektora za konverziju energije.

## **Porez na ugljen-dioksid i porez na energiju na motorna goriva koja se koriste u drumskim vozilima i terenskim mašinama**

Benzin i dizel su obuhvaćeni i porezom na energiju i porezom na ugljenik na goriva koja se koriste u drumskim vozilima, terenskim mašinama i privatnim brodovima i čamcima. U skladu sa odlukom o klimatskoj politici iz 2009. godine, energetske porez na dizel je povećan u dvije faze, 2011. i 2013. godine, za ukupno 0,40 kruna po litru. Od januara 2016. porez na energiju na dizel povećan je za još 0,53 kruna po litru, a na benzin za 0,48 kruna po litru. **Od 1994. godine i porez na energiju na goriva i električnu energiju i porez na ugljenik na goriva prilagođavaju se promjenama u indeksu potrošačkih cijena, kako bi se uzela u obzir inflacija.** Od 2017. poreske stope na benzin i dizel se takođe prilagođavaju kako bi se uzeli u obzir razvoj bruto domaćeg proizvoda (BDP). Međutim, u julu 2019. poreske stope su smanjene za ekvivalent prilagođavanja BDP-a za 2019. godinu.

Vlada je dalje odlučila u 2020. i 2021. da se prilagođavanje BDP-a stavi na čekanje do kraja oktobra 2022. kako bi se nadoknadile povećane cijene zbog šeme obaveze smanjenja. U oktobru 2022. godine, porez na energiju na dizel (ekološka klasa 1) iznosio je 2,1 SEK po litru, a porez na ugljenik je bio 2,292 po litru, dok je porez na energiju na benzin bio 3,78 SEK po litru, a porez na ugljenik 2,64 po litru. Švedska je primjenjivala smanjenje poreza za miješana održiva biogoriva do jula 2018. Smanjenje poreza na energiju variralo je između različitih vrsta biogoriva i bilo je između 36 i 100% u poređenju sa fosilnim ekvivalentima u 2017.

Kao što je prethodno navedeno, švedski parlament je odlučio da uvede od 1. jula 2018. godine šemu obaveze smanjenja emisije. Šemu su pratile brojne projemene poreskih pravila za benzin i dizel. Konkretno, biogoriva sa niskim mješavinama koja su obuhvaćena šemom obaveze smanjenja podliježu porezu na ugljenik i poreskim stopama na energiju koje odgovaraju stopama njihovih fosilnih ekvivalenata. U isto vrijeme, stope poreza na ugljenik za benzin i dizel su prilagođene naniže kako bi se uzeo u obzir udio nisko-miješanog biogoriva po litru pune mješavine, kao rezultat šeme obaveze smanjenja emisije. Snižen je i porez na energiju na benzin i dizel. **Visokomiješana i čista biogoriva nisu obuhvaćena šemom obaveze smanjenja i takva održiva biogoriva su i dalje izuzeta i od poreza na ugljenik i od poreza na energiju od jula 2018. Ako je dato biogorivo klasifikovano kao benzin ili dizel, ono mora da se sastoji od više od 98 zapreminskih procenata biomase koje će biti obuhvaćene poreskim oslobođenjem.** Pošto se izuzeće od poreza na ugljenik i energiju za ova biogoriva ne smatra kompatibilnim sa pravilom EU o državnoj pomoći, Švedska ima izuzeće koje je odobrila Evropska komisija i traje do kraja 2026. godine.

## **Program lokalnih ulaganja u klimu - "Klimatski skok"**

Da bi se dodatno stimulisalo smanjenje emisije gasova staklene bašte, 2015. godine uveden je program za lokalna ulaganja pod nazivom "**Klimatski skok**". Od 2015. godine odobreno je

12 milijardi švedskih kruna za investicije u okviru programa (od septembra 2022.). Švedska agencija za zaštitu životne sredine i okružni upravni odbori upravljaju grantovima. Ulaganja u sve sektore, osim onih koji su uključeni u EU ETS, i sve vrste organizacija imaju pravo da se prijave za grantove. Neke investicije u sektore uključene u EU ETS su takođe kvalifikovane za grantove ako rezultiraju povećanim korišćenjem otpadne toplote. Kandidati se takmiče na osnovu procenjenog smanjenja gasova staklene bašte po uloženoj SEK. Primjeri investicija kojima se može odobriti podrška su infrastruktura za punjenje električnih vozila, postrojenja za biogas, postrojenja za reciklažu, infrastruktura za distribuciju biogoriva i prelazak sa fosilnih na obnovljive izvore toplote.<sup>30</sup>

### **Nacionalni centar za hvatanje i skladištenje ugljen-dioksida**

Kako bi se postigle neto nulte emisije do 2045. godine, Švedska agencija za energetiku je dobila zadatak da bude nacionalni centar za hvatanje i skladištenje ugljen-dioksida, a obezbijeđena su i sredstva za uspostavljanje sistema sa reverznim aukcijama za hvatanje i skladištenje ugljen-dioksida iz obnovljivih izvora. Analizirana je i mogućnost uključivanja negativnih emisija uz pomoć biougla. Procjenjuje se da će se grant povećati za 50 miliona SEK u 2022. i 200 miliona SEK u 2023. Budžetski okvir od 36 milijardi SEK dodijeljen je bio-uglju za period 2026–2046. Švedska agencija za energetiku dobila je zadatak da omogući izvoz zarobljenog ugljen-dioksida iz švedskih operacija u skladišta u drugim zemljama.

### **Kodeks o životnoj sredini i zakonodavstvo o planiranju**

Opšta zakonska regulativa iz oblasti životne sredine je objedinjena u Zakoniku o životnoj sredini od januara 1999. godine. Pored ostalih aspekata, Zakon o životnoj sredini sadrži opšta pravila koja se moraju poštovati u svim aktivnostima i mjerama koje mogu uticati na životnu sredinu. Za aktivnosti opasne po životnu sredinu, definisane u 9. poglavlju, potrebna je dozvola. Zahtjev za dobijanje dozvole mora da sadrži procjenu uticaja na životnu sredinu kako je opisano u 6. poglavlju. U 2018. godini izvršene su izmjene u 6. poglavlju kako bi se pojasnilo da direktne, indirektno i kumulativne uticaje treba uključiti u procjenu uticaja na životnu sredinu. Emisije gasova sa efektom staklene bašte čine dio procedure procjene dozvole, a Kodeks takođe uključuje zahtjeve za korišćenje najbolje dostupne tehnologije. Međutim, **od 2005. godine više nije dozvoljeno izdavanje dozvola koje uključuju granične vrednosti emisija ugljen-dioksida ili ograničavanje upotrebe fosilnih goriva za postrojenja obuhvaćena Šemom EU za trgovinu emisijama sadržanu u Direktivi 2003/87/EC.**

30 Report for Sweden on climate policies and measures and on projections, mart 2023. godine, str. 15

## **7. REZULTATI ISTRAŽIVANJA**

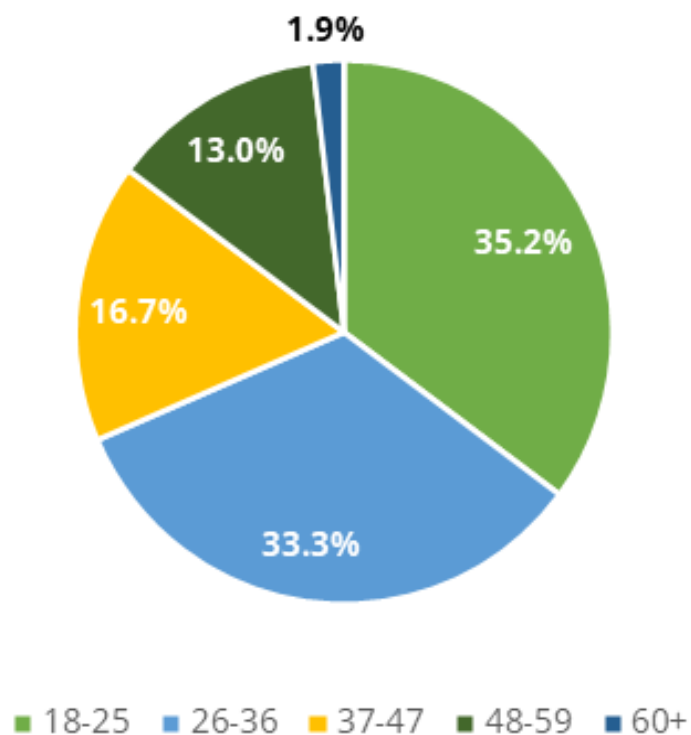
Istraživanje koje je pred Vama imalo je za cilj sagledavanje trenutnog stanja u vezi sa informisanošću učesnika u saobraćaju o zaštiti životne sredine. Fokusirali smo se na prikupljanje mišljenja i stavova ispitanika o tome kako percipiraju ovu oblast, koliko su informisani i edukovani, koje podsticajne mjere smatraju ključnim za implementaciju od strane Vlade, kao i na njihovu percepciju Crne Gore kao ekološke države.

Istraživanje je sprovedeno putem Google Forms upitnika, što je omogućilo jednostavnu i efikasnu komunikaciju sa ispitanicima. U istraživanju je učestvovalo 54 ispitanika, čiji su odgovori pružili dragocjene uvide i relevantne podatke.

Na osnovu dobijenih rezultata, bili smo u mogućnosti da definišemo najefikasniji pristup za sprovođenje daljih aktivnosti i da predložimo konkretne mjere za unapređenje stanja u oblasti zaštite životne sredine u saobraćaju.

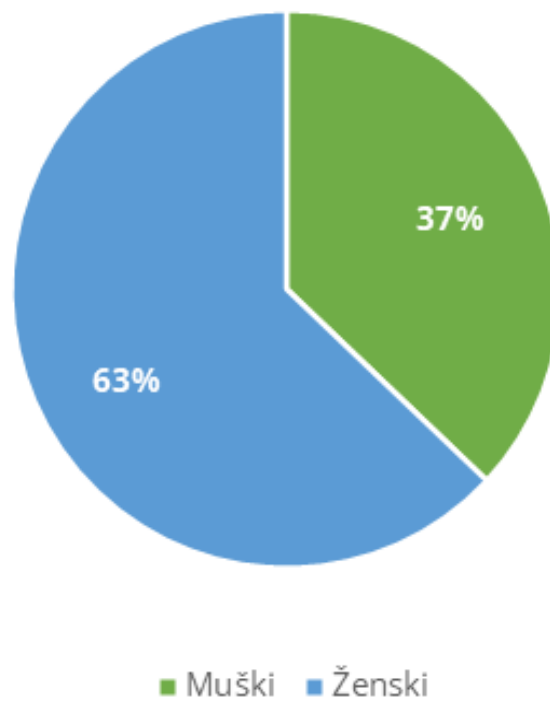


## Koliko imate godina?



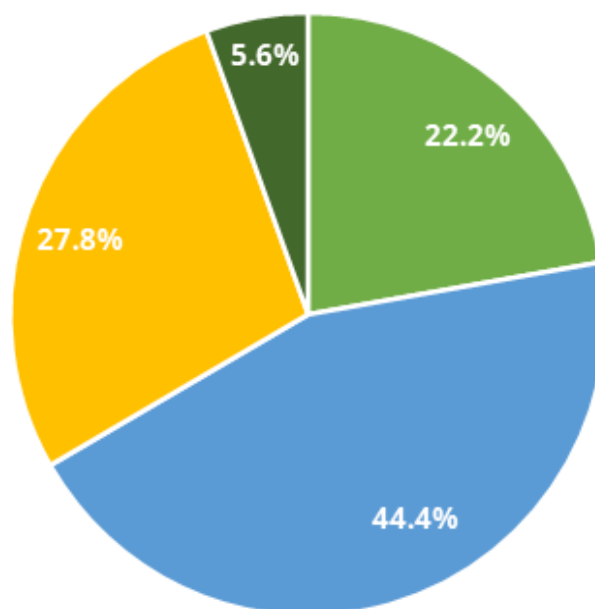
Kada je u pitanju starosna dob ispitanika, njih 35,2% su bili u uzrastu od 18-25 godina, njih 33,3% u uzrastu od 26-36 godina, dok je ostatak bio u uzrastu od 37 + godina.

## Pol



**Čak 63% ispitanika su bile žene, a 37% muškarci.**

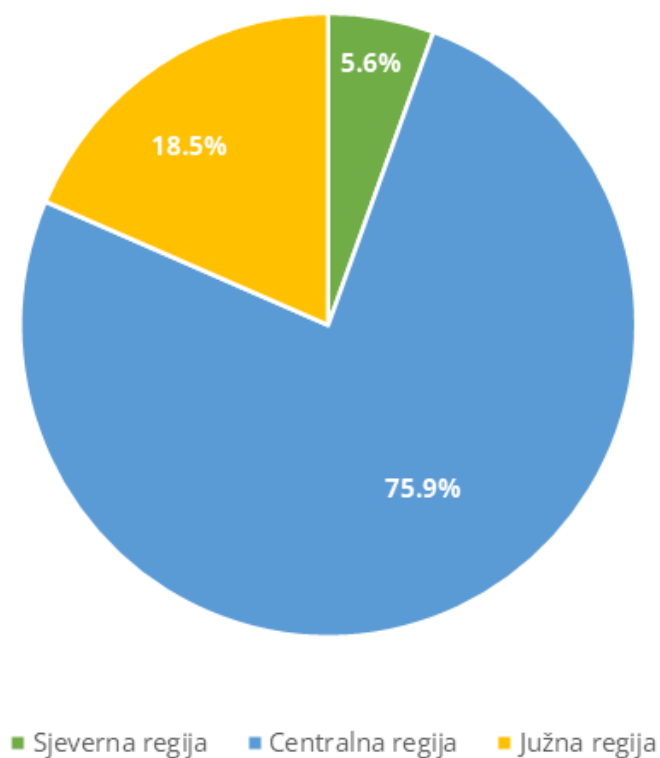
## Nivo obrazovanja



■ Srednja stručna sprema ■ Bachelor/Osnovne akademske studije ■ Master/Magistar ■ Ostalo

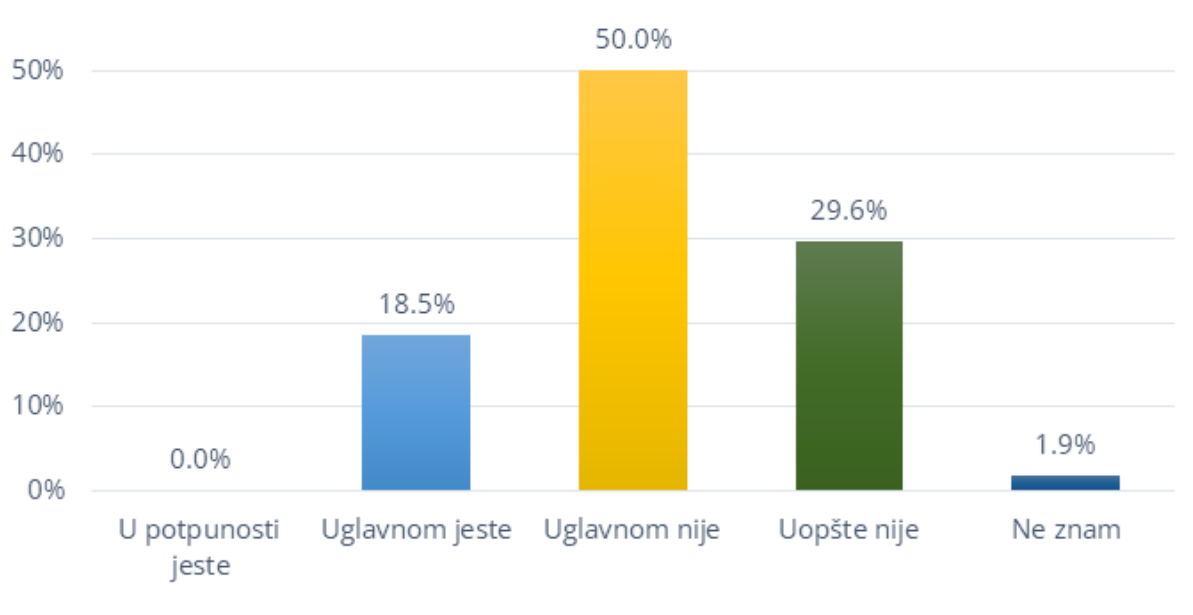
**Kada je u pitanju nivo obrazovanja, njih 44,4% ima bachelor diploma, 22,2% ima srednju stručnu spremu, a 27,8% ima završen master.**

## Iz koje regije Crne Gore dolazite?



Ispitanici su većinom iz centralne regije, čak njih 75,9%. Dok je 18,5% iz južne regije, a ostatak sa sjevera Crne Gore.

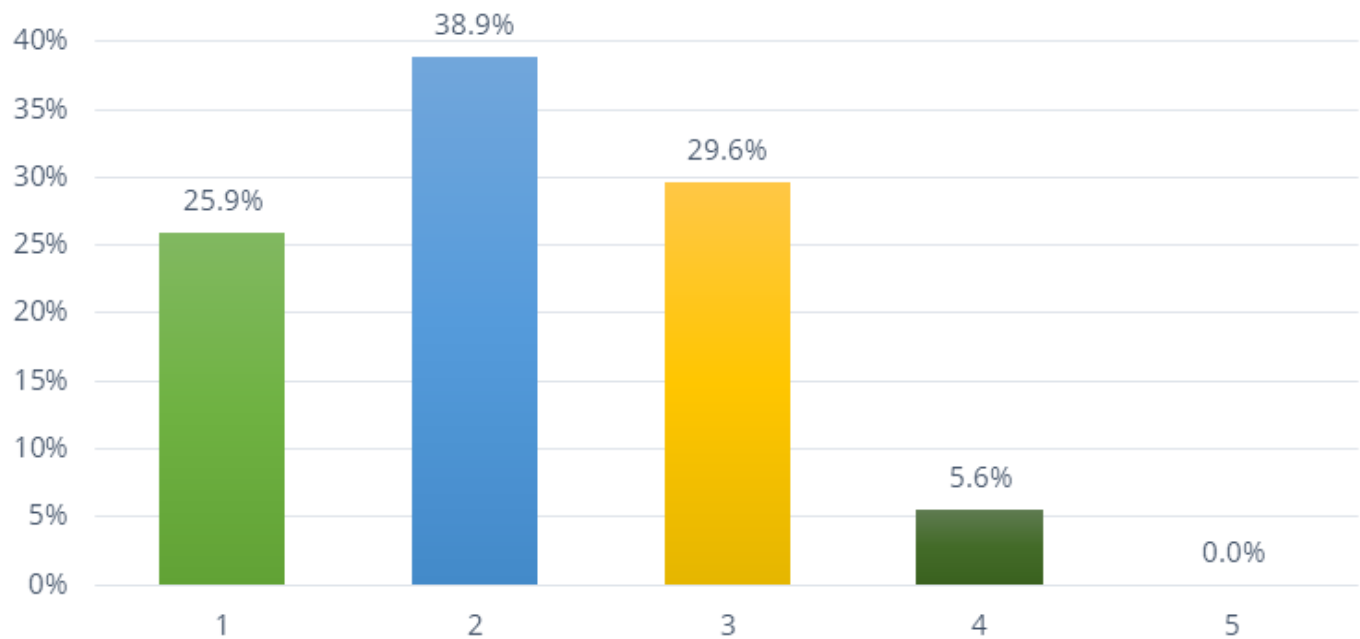
**Da li smatrate da je nivo informisanosti građana/ki u Crnoj Gori o zaštiti životne sredine na zadovoljavajućem nivou?**



Istraživanje je pokazalo da čak 50% ispitanika smatra da nivo informisanosti građana/ki u Crnoj Gori o zaštiti životne sredine uglavnom nije na zadovoljavajućem nivou, a njih 29,6% smatra da uopšte nije. Sa druge strane, 18,5% ispitanika smatra da uglavnom jeste na zadovoljavajućem nivou, a ostatak je odgovorilo sa ne znam.

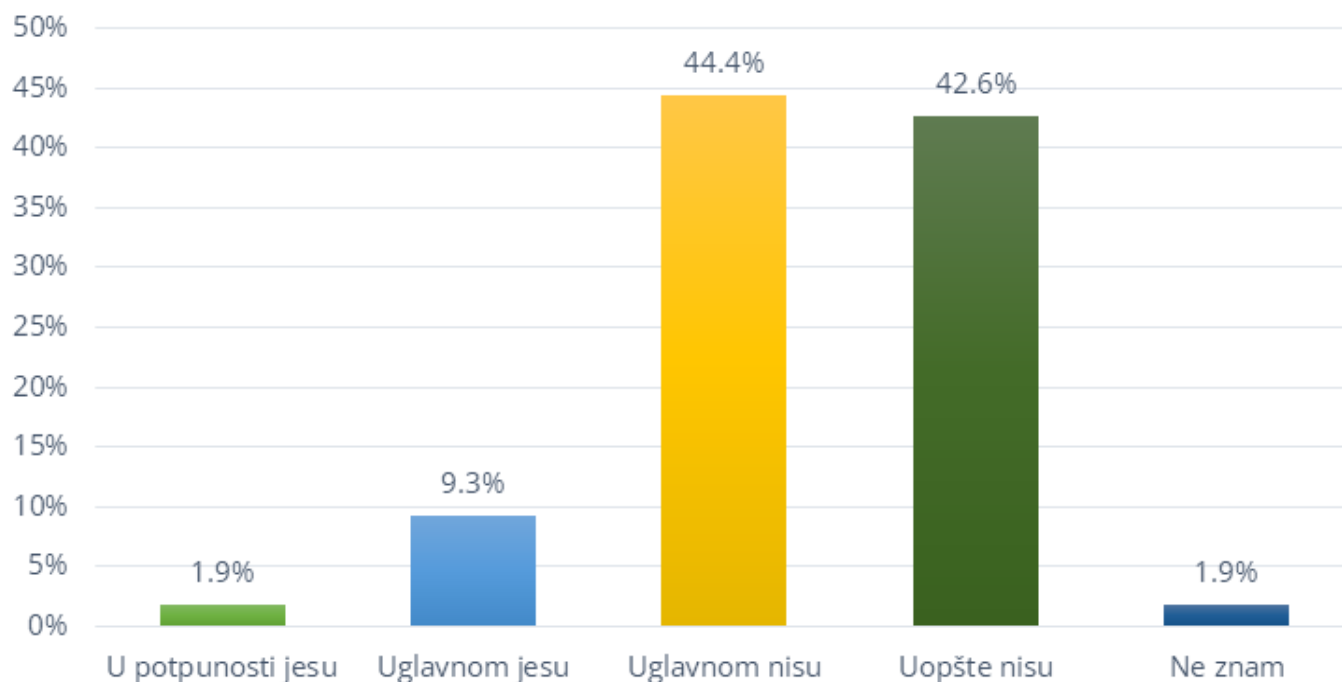
Iz ovih rezultata može se zaključiti da većina građana smatra da je informisanost o zaštiti životne sredine nedovoljna i da postoji značajan prostor za poboljšanje u edukaciji i podizanju svijesti o ekološkim pitanjima.

## Kako biste ocijenili trenutne napore Vlade Crne Gore u unapređenju zaštite životne sredine u saobraćaju?



Na ovo pitanje je većina ispitanika dala ocjenu 2 i 3, čak 37 ispitanika, dok je ocjenu 1 dalo njih 14, a samo troje je dalo nešto veću ocjenu, odnosno 4. Ovi rezultati ukazuju na to da su građani nezadovoljni trenutnim mjerama i vide potrebu za značajnim poboljšanjima u ovoj oblasti.

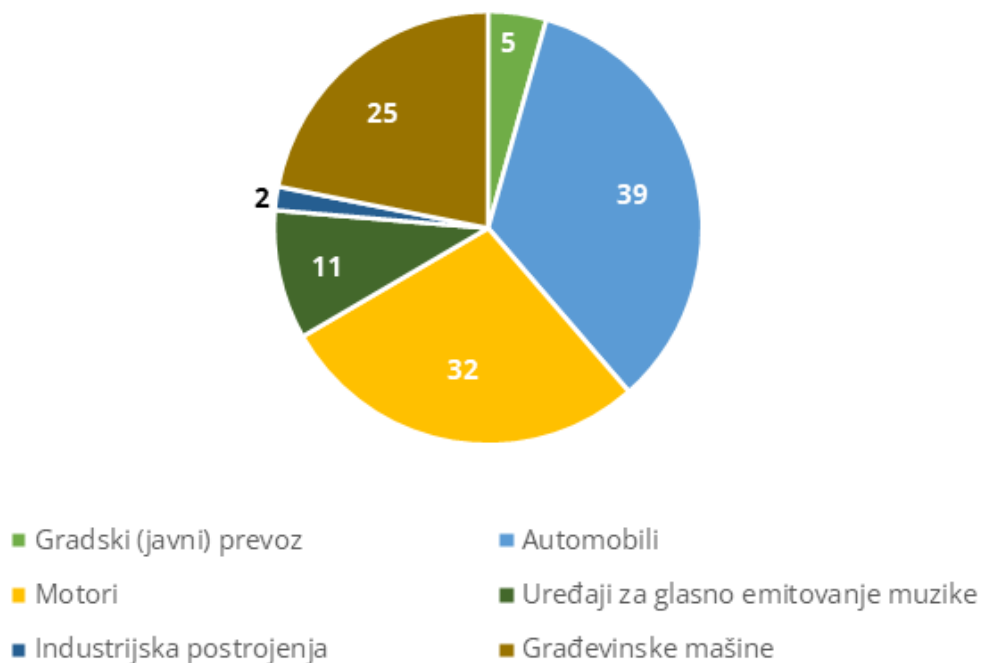
## Da li smatrate da su edukativne kampanje o zaštiti životne sredine u saobraćaju dovoljno prisutne u medijima?



Istraživanje je pokazalo da 42,6% ispitanika smatra da edukativne kampanje o zaštiti životne sredine u saobraćaju uopšte nisu prisutne u medijima, a 44,4% da uglavnom nisu. Samo 9,3% ispitanika je odgovorio da uglavnom jesu.

Ovi podaci sugerišu da građani smatraju kako je prisutnost edukativnih kampanja u medijima izrazito nedovoljna, što ukazuje na potrebu za većim naporima u medijskoj promociji ekoloških tema vezanih za saobraćaj.

### Šta po Vama predstavlja najveći izvor buke u naseljenim područjima?

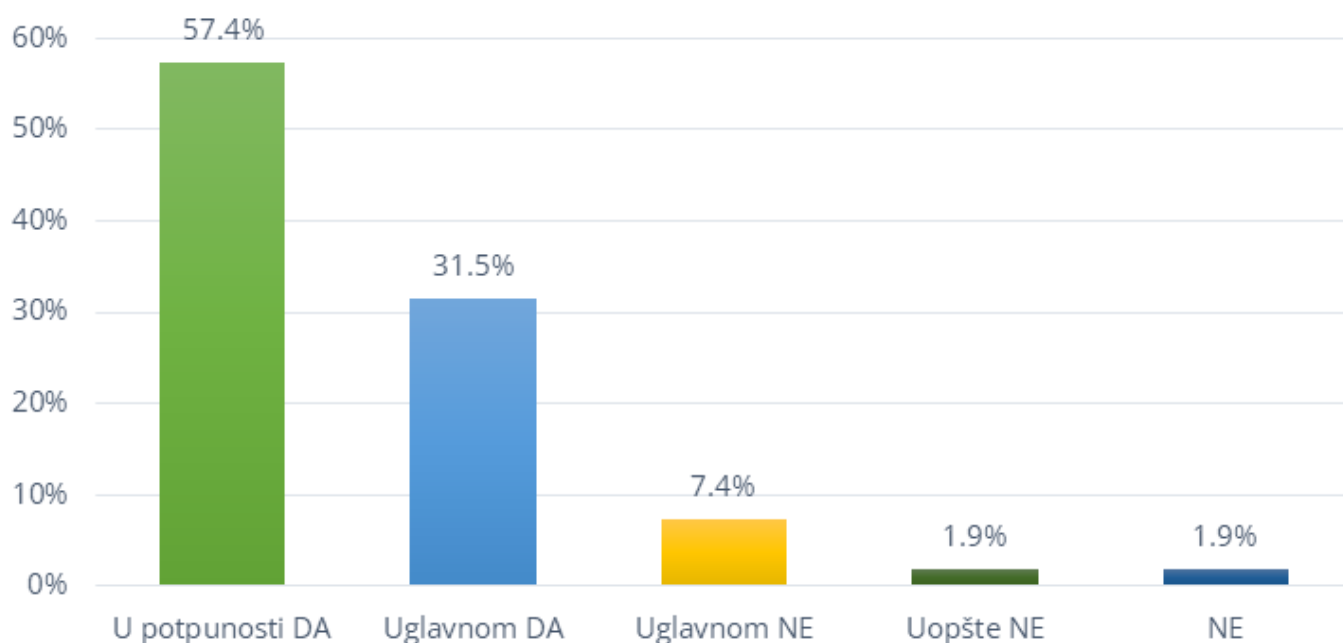


Na ovo pitanje je 72,2% ispitanika odgovorilo da su automobile najveći izvori buke u naseljenim područjima, zatim motor sa 59,3% odgovora i građevinske mašine sa 46,3%. Nešto manje su uređaji za glasno emitovanje muzike (20,4%), javni gradski prevoz (9,3%) i industrijska postrojenja (3,7%).

Ovi rezultati ukazuju na to da su saobraćajna sredstva, posebno automobili i motori, glavni uzroci buke u naseljenim područjima, što sugeriše potrebu za efikasnijim mjerama za smanjenje saobraćajne buke.



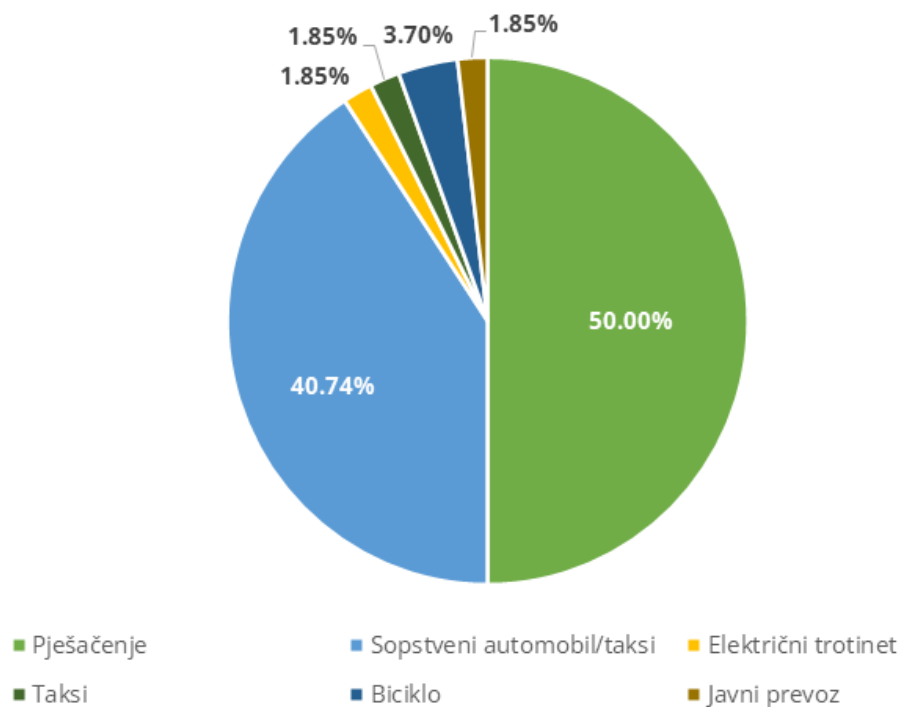
## Da li mislite da su potrebne dodatne mjere za smanjenje nivoa buke u naseljenim područjima?



Istraživanje je pokazalo da 57,4% ispitanika smatra da su u potpunosti potrebne dodatne mjere za smanjenje nivoa buke u naseljenim područjima i 31,5% da uglavnom jesu potrebne. Veoma mali procenat ispitanika smatra da nisu potrebne.

Ovi rezultati jasno pokazuju da velika većina građana prepoznaje potrebu za dodatnim naporima u cilju smanjenja buke u naseljenim područjima.

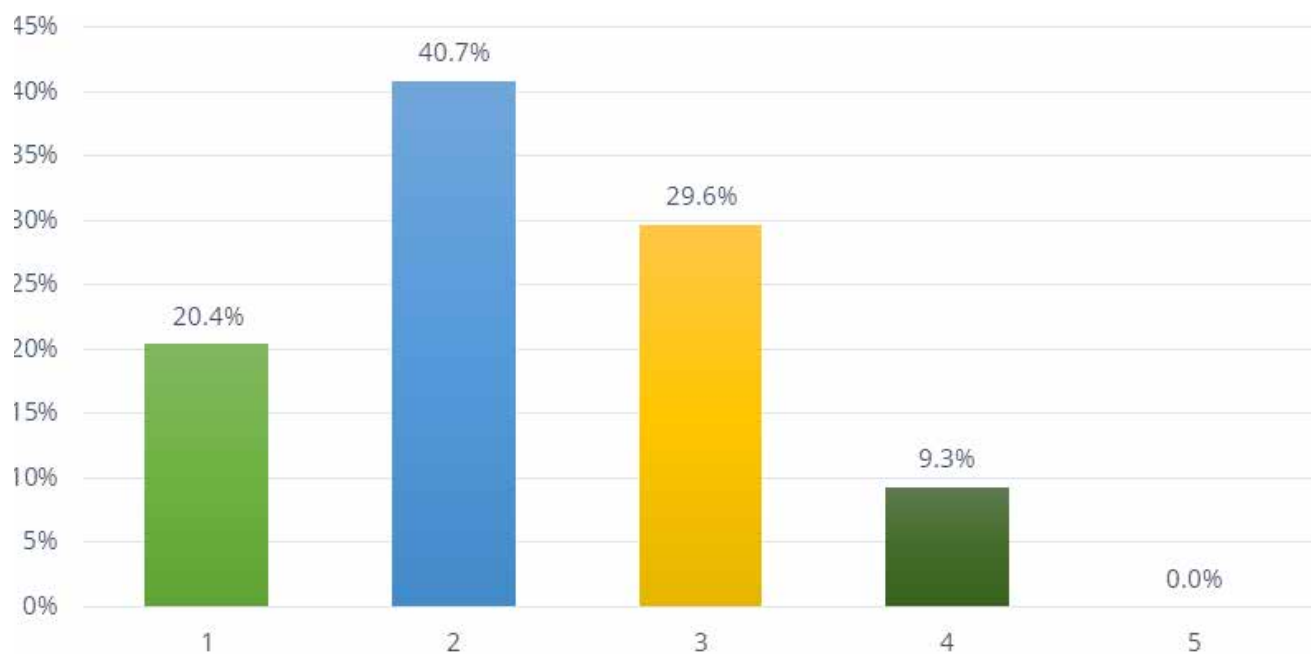
### Za kraće relacije (do 3 km) koristite:



Na pitanje šta koriste za kraće relacije (do 3km) ispitanici su najviše odgovarali da koriste sopstveni automobile (40,7%) i da pješače (50%). Ostatak se služi i drugim prevoznim sredstvima kao što su javni prevoz, električni trotinet, taksi i biciklo.

Ovi rezultati pokazuju da, iako značajan broj građana pješači, veliki procenat i dalje preferira korišćenje automobila čak i za kratke relacije, što ukazuje na potrebu za promocijom održivijih načina prevoza.

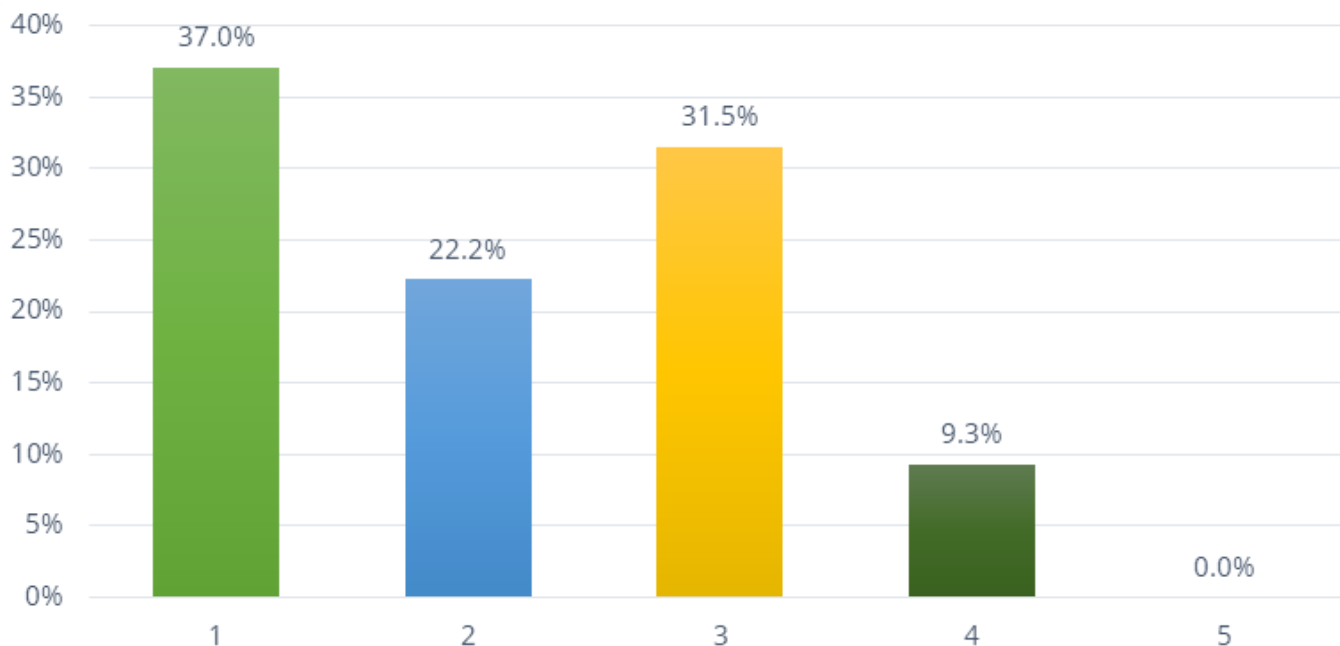
## Koliko je po Vašem mišljenju biciklistički saobraćaj razvijen u Vašem gradu?



Na pitanje da ocijene koliko smatraju da je biciklistički saobraćaj razvijen u njihovom gradu, čak 45% ispitanika je dalo ocjenu 2, a 25% ocjenu 3. Ostali su dali ocjenu 1 (20%) i samo 10% je dalo ocjenu 4.

Ovi rezultati ukazuju da većina građana smatra da je biciklistički saobraćaj u njihovom gradu slabo razvijen, što sugerije potrebu za značajnim unapređenjem biciklističke infrastrukture i uslova za bicikliste.

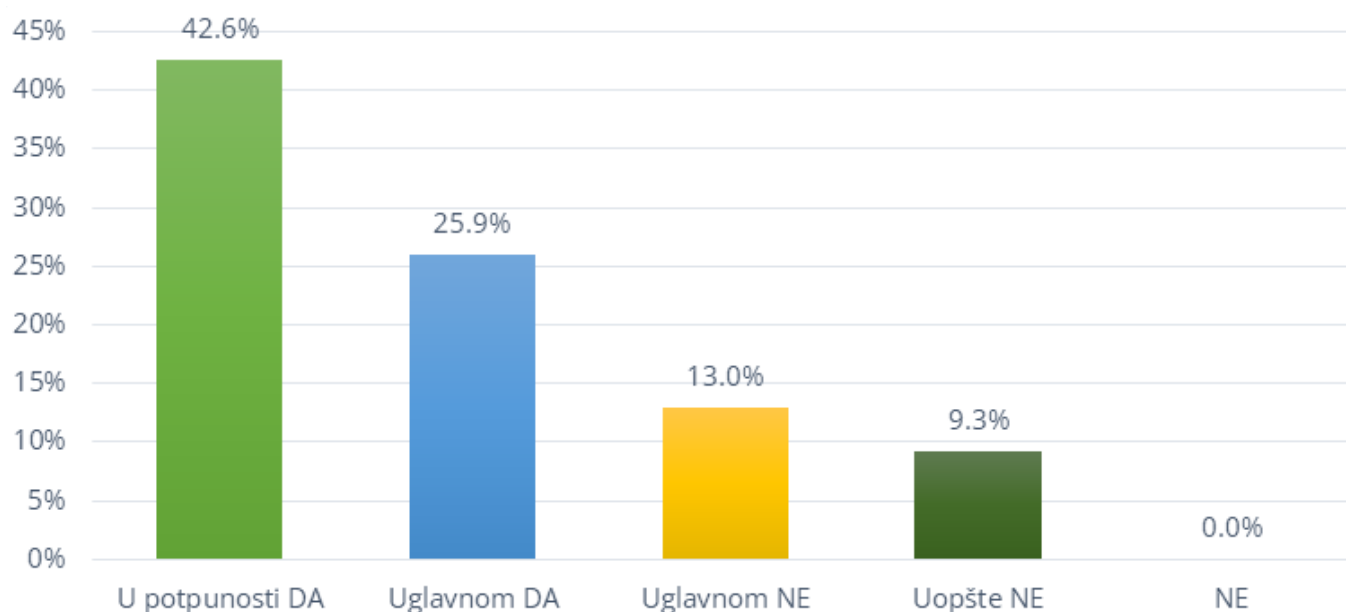
## Kako ocjenjujete infrastrukturu namijenjenu biciklistima i pješacima u Vašem gradu/opštini?



Na pitanje kako ocjenjuju infrastrukturu namijenjenu biciklistima i pješacima u njihovom gradu, imamo veliki procenat u negativnom odgovoru. Čak njih 37% je dalo ocjenu 1, dok je 53,7% ispitanika dalo ocjene 2 i 3. Samo je 9,3% ispitanika dalo ocjenu 4. Niko nije dao ocjenu 5.

Ovi rezultati ukazuju na to da većina građana smatra da je infrastruktura za bicikliste i pješake u njihovom gradu nezadovoljavajuća, što ističe potrebu za značajnim poboljšanjima u ovoj oblasti.

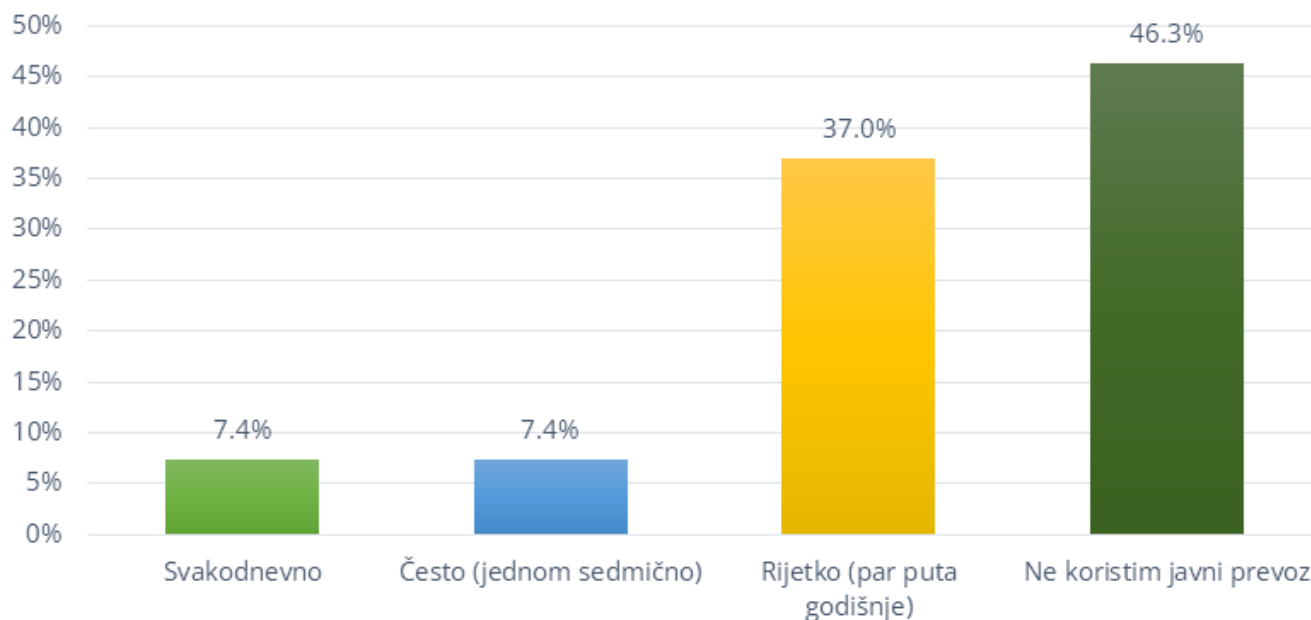
## Da li smatrate da bi uvođenje dodatnih biciklističkih staza i pješačkih zona unaprijedilo kvalitet života u Vašem gradu/opštini?



Istraživanje je pokazalo da 42,6% ispitanika smatra da bi uvođenje dodatnih biciklističkih staza i pješačkih zona u potpunosti unaprijedilo kvalitet života u njihovom gradu, a 25,9% smatra da bi uglavnom unaprijedilo. Njih 22,3% smatra da uglavnom i uopšte ne bi unaprijedilo kvalitet života.

Ovi rezultati sugerišu da većina građana vjeruje da bi poboljšanje infrastrukture za bicikliste i pješake pozitivno uticalo na kvalitet života u njihovim zajednicama.

## Koliko često koristite javni prevoz?



Istraživanje je pokazalo da čak 46,3% ispitanika uopšte ne koristi javni prevoz, a da 37% to radi u veoma rijetko. Samo 7,4% ispitanika koristi javni prevoz svakodnevno. Ovi podaci ukazuju na to da je upotreba javnog prevoza među građanima niska, što može signalizirati potrebu za poboljšanjem kvaliteta, dostupnosti i pouzdanosti javnog prevoza kako bi se povećala njegova upotreba.

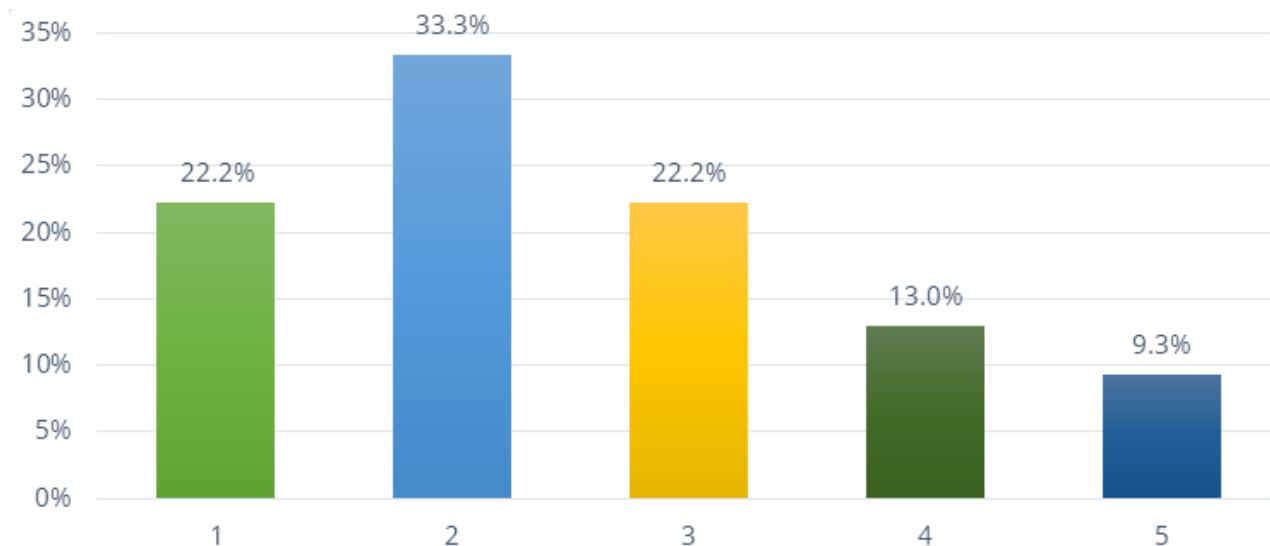
## Da li ste u posljednjih godinu dana vidjeli deponije/neadekvatno odlaganje otpada na/uz putevima u Crnoj Gori?



Istraživanje je pokazalo da čak 44,4% ispitanika svakodnevno gleda deponije ili neadekvatno odlaganje otpada na/uz puteve u Crnoj Gori, dok ih 29,6% vrlo često vidi, a 16,7% ih je vidjelo par puta. Mali procenat ispitanika je odgovorio da ih nikad nije vidio ili da ne zna.

Ovi rezultati jasno ukazuju na široko prisustvo deponija i neadekvatnog odlaganja otpada duž puteva u Crnoj Gori, što ističe hitnu potrebu za efikasnijim sistemom upravljanja otpadom i sprovođenjem mjera za očuvanje životne sredine.

## Kako biste ocijenili stepen lične odgovornosti građana/ki u očuvanju životne sredine u saobraćaju?

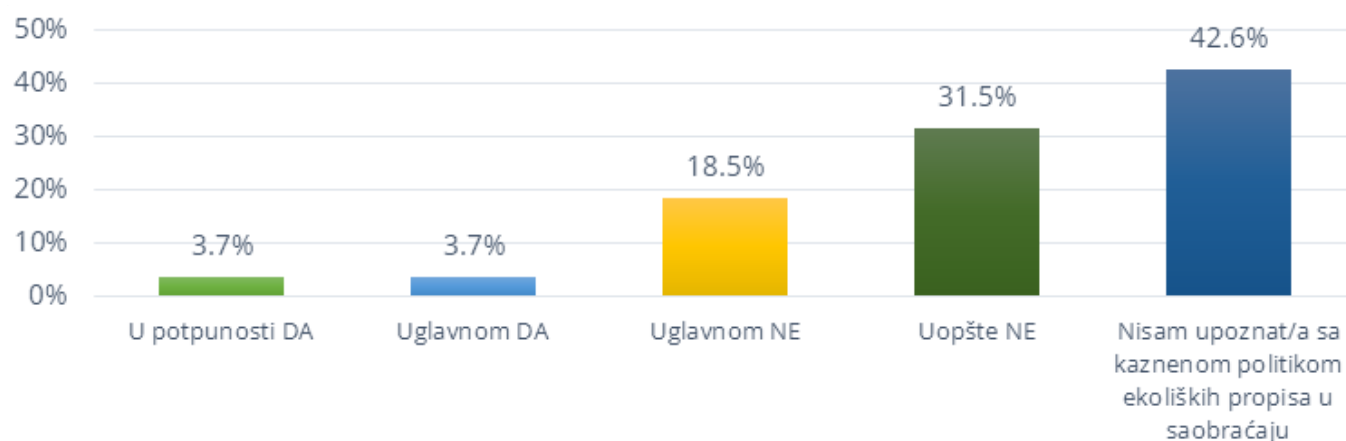


Istraživanje je pokazalo da su podijeljena mišljenja kada je u pitanju ocjenjivanje stepena njihove lične odgovornosti u očuvanju životne sredine. Tako je 33,3% ispitanika dalo ocjenu 2, po 22,2% ispitanika je dalo ocjene 1 i 3. Samo 13% ispitanika je dalo ocjenu 4, a još manje ocjenu 5, odnosno samo 9,3% ispitanika.

Ovi rezultati sugerišu da postoji prostor za poboljšanje svijesti i ponašanja građana u vezi sa očuvanjem životne sredine u saobraćaju, dok istovremeno ukazuju na značajan dio ispitanika koji prepoznaje važnost lične odgovornosti u tom kontekstu.



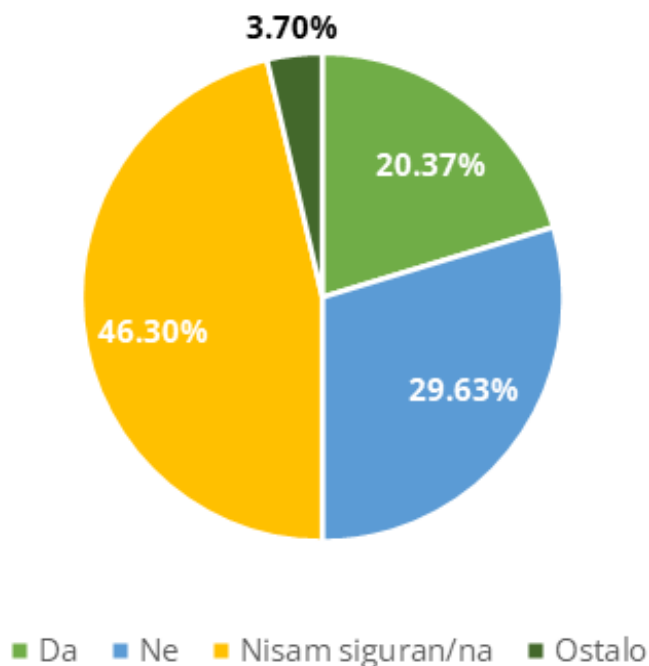
## Da li smatrate da su kazne za nepridržavanje ekoloških propisa u saobraćaju dovoljno visoke?



Istraživanje je pokazalo da čak 42,6% ispitanika nije uopšte upoznato sa kaznenom politikom ekoloških propisa u saobraćaju. Njih 31,5% je odgovorilo da kazne za nepridržavanje ekoloških propisa u saobraćaju uopšte nisu visoke, a 18,5% da uglavnom nisu. Manji procenat ispitanika je odgovorio da uglavnom ili u potpunosti jesu.

Ovi rezultati ukazuju na nedostatak informisanosti među građanima o kaznenim mjerama za nepridržavanje ekoloških propisa u saobraćaju, kao i na percepciju da su kazne često nedovoljno visoke. To može sugerisati potrebu za većom transparentnošću i edukacijom o kaznenim politikama u cilju većeg poštovanja ekoloških propisa.

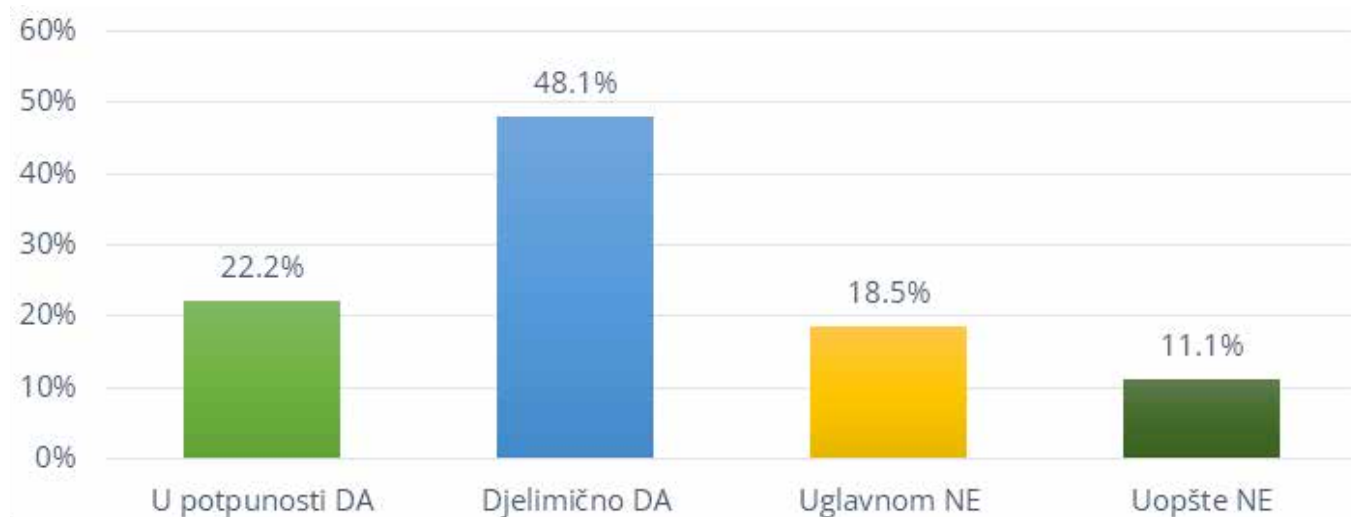
### Da li znate kojoj službi možete prijaviti uočeno kršenje propisa u oblasti zaštite životne sredine u saobraćaju?



Istraživanje je pokazalo da čak 46,3% ispitanika nije sigurno kojoj službi mogu prijaviti kršenje propisa u oblasti zaštite životne sredine u saobraćaju, a 29,6 % ne zna koje su to službe. Samo 20,4% ispitanika zna o kojim službama je riječ.

Ovi rezultati ukazuju na nedovoljnu informisanost građana o institucionalnim mehanizmima za prijavu kršenja propisa u oblasti zaštite životne sredine u saobraćaju. To naglašava potrebu za većom transparentnošću i edukacijom o nadležnim institucijama kako bi se poboljšala efikasnost sistema za očuvanje životne sredine.

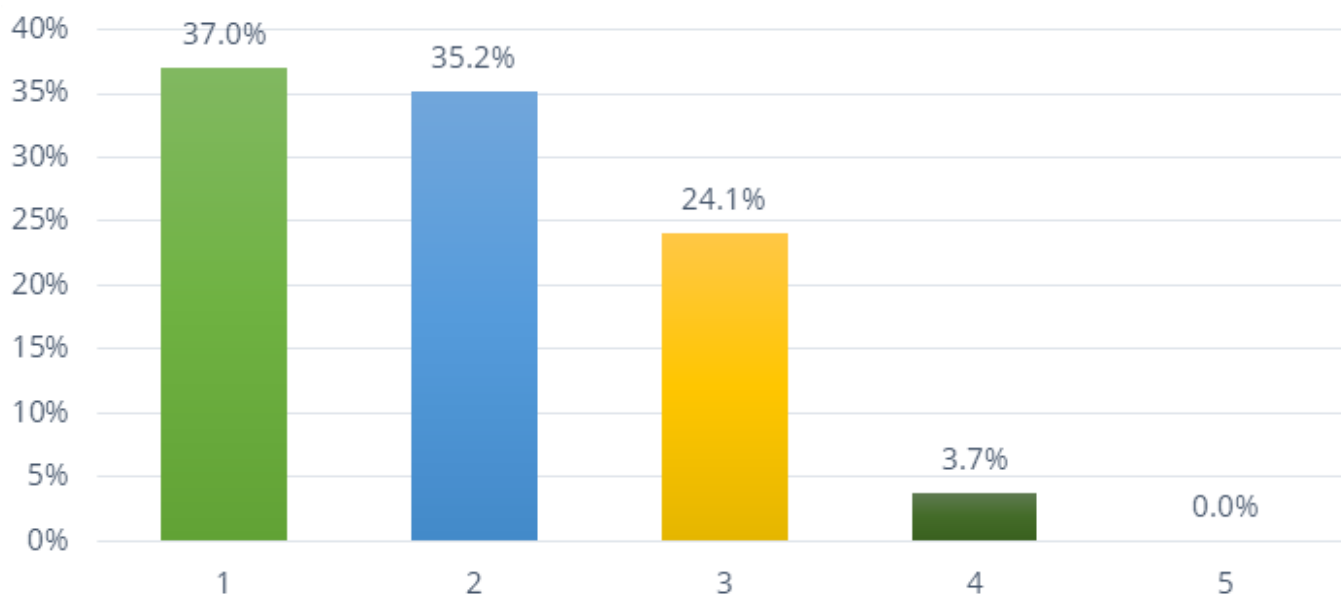
## Da li ste informisani o prednostima korišćenja električnih vozila u saobraćaju?



Istraživanje je pokazalo da je većina ispitanika (48,1%) djelimično informisana sa prednostima korišćenja električnih vozila. Njih 22,2% su u potpunosti informisani, 18,5% uglavnom nisu, a 11,1% uopšte nisu informisani.

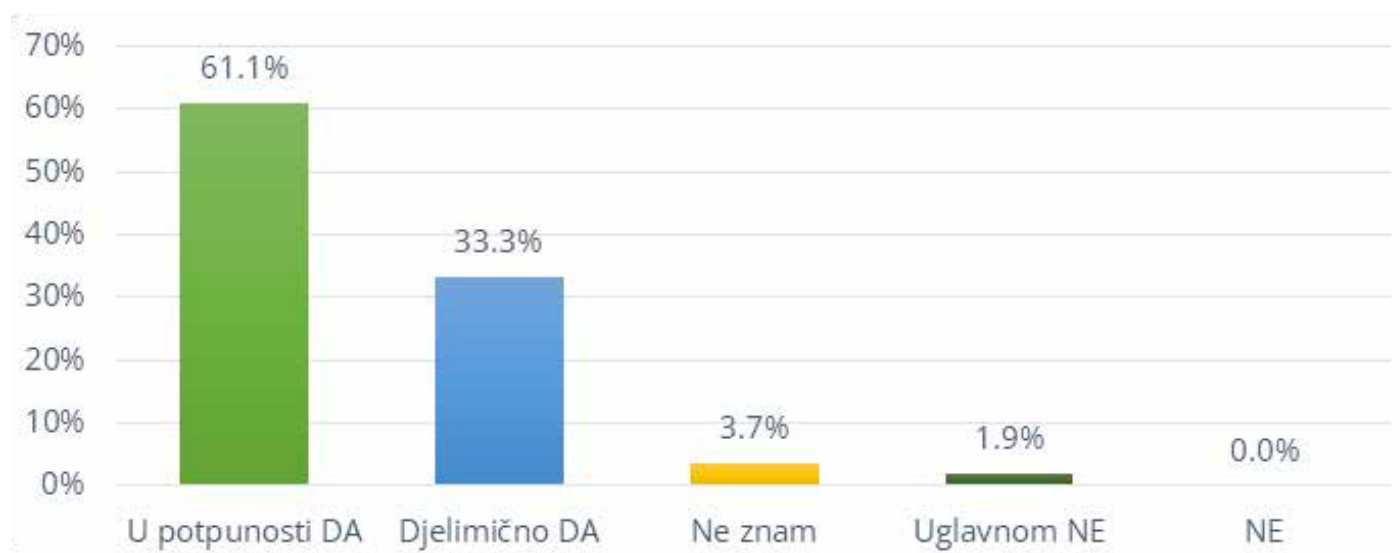
Ovi rezultati sugerišu da postoji potreba za širom edukacijom i informisanjem građana o prednostima korišćenja električnih vozila u saobraćaju, što bi moglo doprinijeti većem prihvatanju i adaptiranju ove održive tehnologije.

## Kako biste ocijenili nivo svijesti o ekološkim aspektima saobraćaja među mladima u Crnoj Gori?



Istraživanje je pokazalo da ispitanici ocjenjuju da mladi nemaju visok nivo svijesti kada je u pitanju ekološki aspekt saobraćaja. Njih 35,2% je dalo ocjenu 2, a 37% ocjenu 1. Ostalih 24,1% je dalo ocjenu 3 i samo 3,7% ocjenu 4. Niko nije dao ocjenu 5. Ovi rezultati sugerišu da postoji percepcija među ispitanicima da mladi imaju prostor za poboljšanje u razumijevanju i promociji ekoloških aspekata saobraćaja. To ukazuje na potrebu za većom edukacijom i podizanjem svijesti među mladima o važnosti ekoloških faktora u saobraćaju.

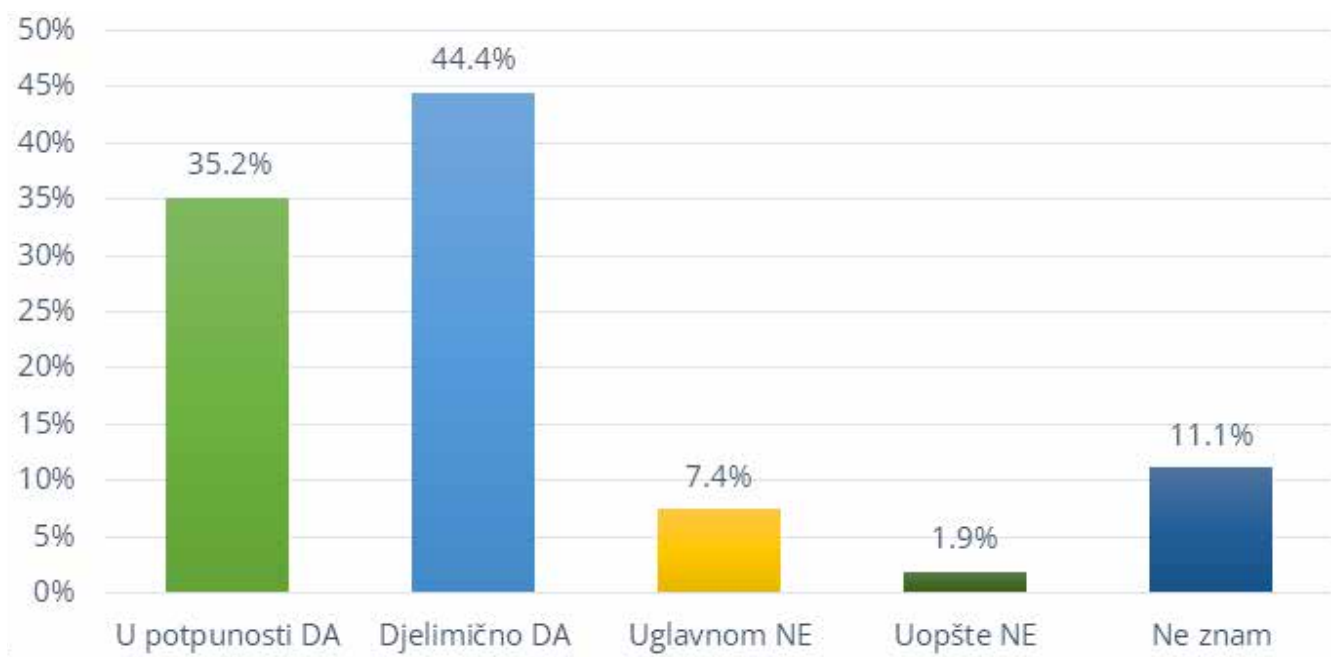
## Da li vjerujete da edukacija o zaštiti životne sredine u saobraćaju treba biti uključena u školski kurikulum?



Istraživanje je pokazalo da čak 61,1% ispitanika u potpunosti vjeruje da edukacija o zaštiti životne sredine treba biti uključena u školski kurikulum, a 33,3% djelimično smatra da treba.

Ovi rezultati jasno ukazuju na podršku ideji uključivanja obrazovanja o zaštiti životne sredine u školski program. To naglašava važnost podizanja svijesti i edukacije mladih o ekološkim pitanjima vezanim za saobraćaj, što bi moglo doprinijeti stvaranju generacija koje su svjesne i odgovorne prema životnoj sredini.

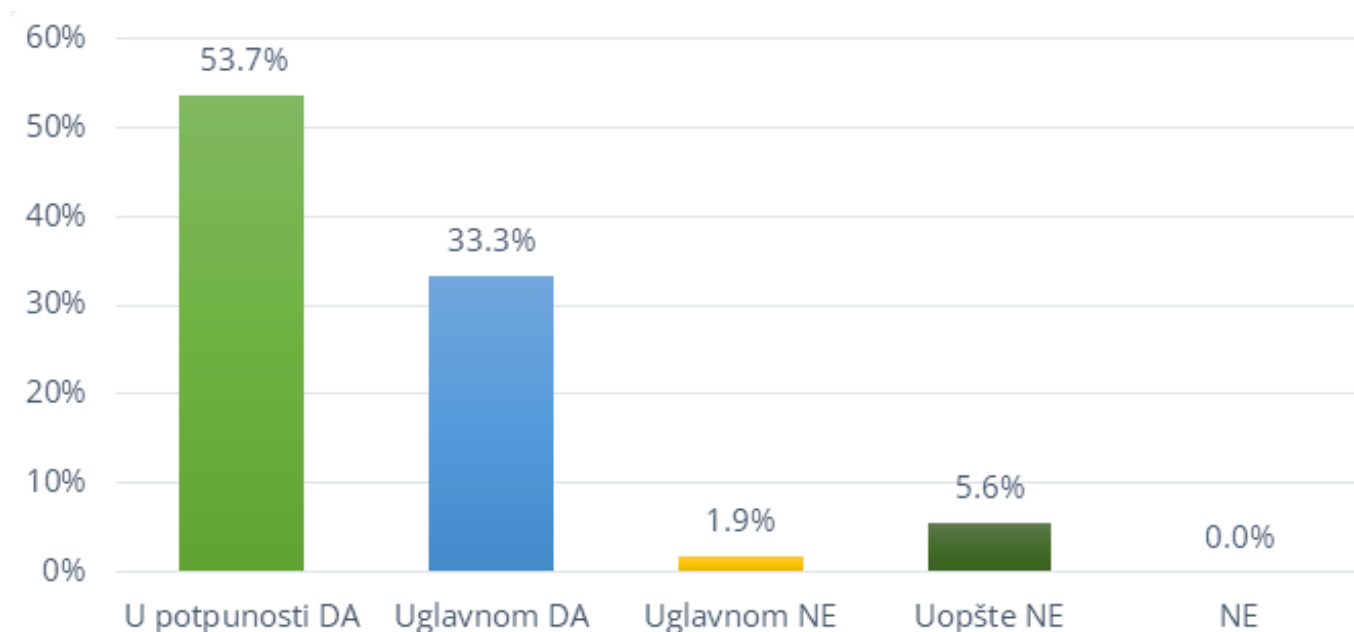
**Da li smatrate da bi implementacija tehnoloških rješenja, poput pametnih semafora ili sistema za praćenje emisija vozila, mogla efikasno doprinijeti smanjenju zagađenja vazduha i širenju štetnih emisija u saobraćaju?**



Istraživanje je pokazalo da 44,4% ispitanika smatra da bi implementacija tehnoloških rješenja djelimično doprinijela rješenju zagađenja vazduha i širenja štetnih emisija u saobraćaju, a 35,2% smatra da bi u potpunosti doprinijela. Na ovo pitanje je 11,1% ispitanika reklo da ne zna, a manji procenat je odgovorio da uglavnom ili uopšte ne bi doprinijelo.

Ovi rezultati sugerišu da većina ispitanika vidi potencijal u tehnološkim rješenjima, poput pametnih semafora ili sistema za praćenje emisija vozila, kao efikasnom načinu za smanjenje zagađenja vazduha i širenja štetnih emisija u saobraćaju. To ukazuje na važnost investiranja u napredne tehnološke sisteme kako bi se poboljšala ekološka održivost saobraćaja.

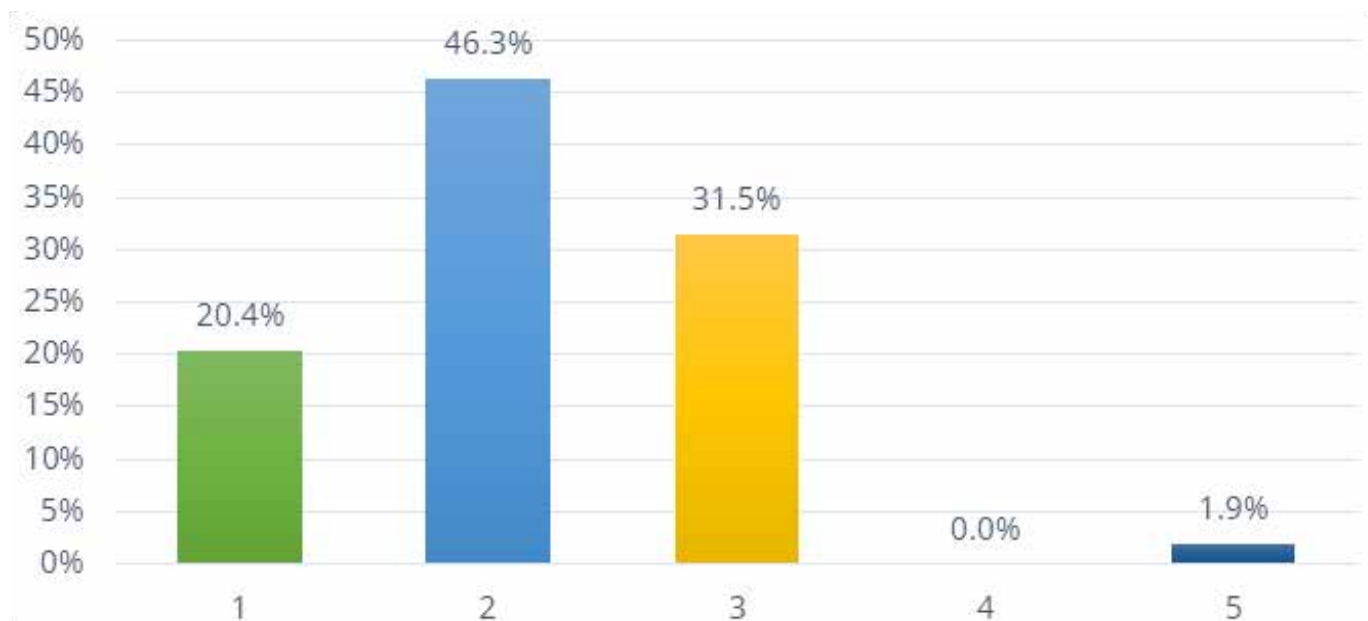
**Da li smatrate da bi politike i regulative koje favorizuju ekološki prihvatljive načine transporta trebale biti prioritet u planiranju budućnosti saobraćaja u Crnoj Gori?**



Istraživanje je pokazalo da čak 53,7% ispitanika smatra da bi politike i regulative koje favorizuju ekološki prihvatljive načine transporta u potpunosti trebale biti prioritet u planiranju budućnosti saobraćaja u Crnoj Gori, a 33,3% smatra da bi uglavnom trebale. Manji je procenat ispitanika koji ne zna ili smatra da uopšte ne bi trebale.

Ovi rezultati jasno ukazuju na podršku među ispitanicima za usmjeravanje planiranja saobraćaja ka ekološki održivijim opcijama. To naglašava važnost razvijanja politika i regulativa koje podstiču upotrebu ekološki prihvatljivih načina transporta kao ključnog koraka ka održivijoj budućnosti saobraćaja u Crnoj Gori.

## Kako ocjenjujete dostupnost informacija o ekološkim inicijativama u oblasti saobraćaja u Crnoj Gori?

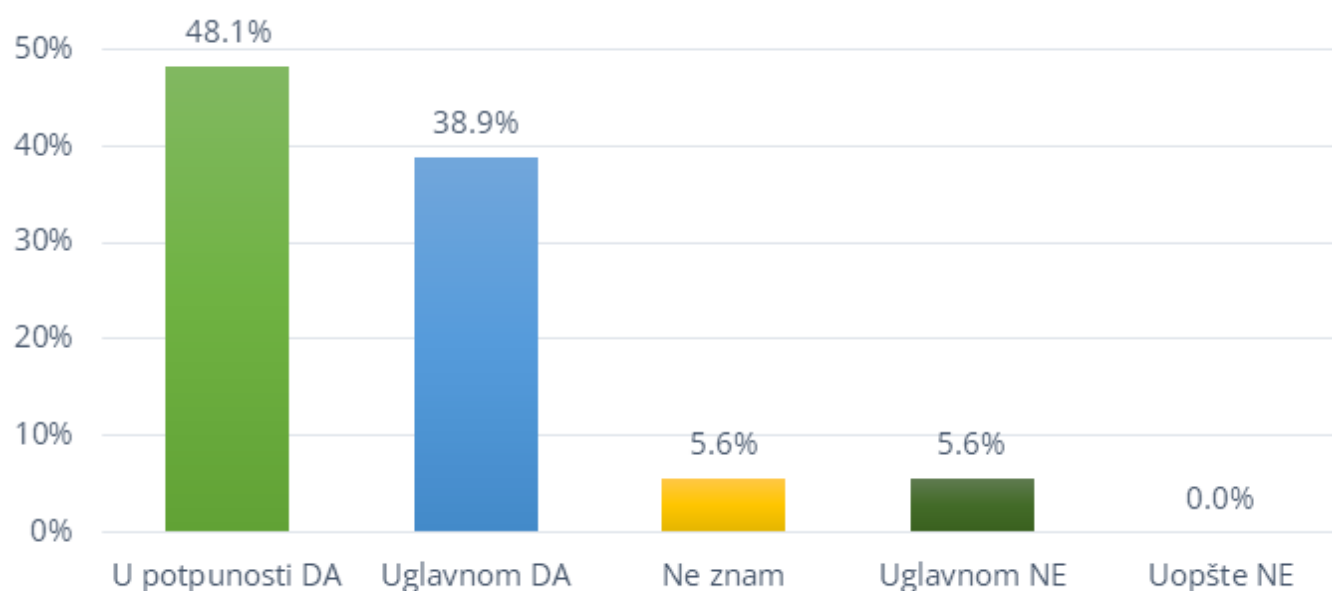


Na ovo pitanje je većina ispitanika (77,8%) dalo ocjene 2 i 3, a 20,4% je dalo ocjenu 1. Samo 1,9% je dalo ocjenu 5.

Ovi rezultati sugerišu da većina ispitanika smatra da postoji određena dostupnost informacija o ekološkim inicijativama u oblasti saobraćaja, ali da postoji prostor za poboljšanje. To ukazuje na potrebu za efikasnijim načinima informisanja građana o ekološkim inicijativama i mjerama u saobraćaju kako bi se podigla svijest i podrška za održivim praksama.



**Da li biste bili spremni mijenjati svoje svakodnevne navike u saobraćaju radi doprinosa očuvanju životne sredine?**



Istraživanje je pokazalo da bi čak 48,1% ispitanika u potpunosti bilo spremno da mijenjaju svoje svakodnevne navike u saobraćaju radi doprinosa očuvanju životne sredine, a 38,9% je odgovorilo da bi uglavnom bili spremni.

Ovi rezultati ukazuju na značajnu podršku među ispitanicima za promjene u svojim navikama u saobraćaju radi očuvanja životne sredine. To naglašava potencijalnu spremnost građana da preduzmu akcije koje bi mogle doprinijeti smanjenju negativnih uticaja saobraćaja na životnu sredinu, kao i potrebu za promovisanjem ekološki održivih praksi i navika u saobraćaju.

## 8. ZAKLJUČCI I PREPORUKE

Buka i zagađenje vazduha je zdravstveni problem za najmanje 1 od 5 građana EU. Stoga postoji potreba da se koordiniraju naponi na nivou EU da se smanji ovo opterećenje svakodnevnog života miliona građana. Imajući u vidu da se radi o kompleksnim pitanjima, jer su štetne emisije proizvod saobraćajnog prometa koji je nezamisliv segment svakodnevice građana, to je potrebno pronaći efikasna rješenja koja dolaze iz koordinisanih akcija EU i lokalnih zajednica.

Iako Direktive deluju kao okvirno zakonodavno sredstvo koje povezuje sve aktivnosti na međunarodnom, EU i lokalnom nivou, potrebno je ulagati dodatne napore da bi se smanjio nivo zagađenosti vode, vazduha i tla, te građanima obezbjedilo puno uživanje prava na zdravu životnu sredinu.

Uvođenje posebnih poreza na ugljen-dioksid i porez na energiju na motorna goriva koja se koriste u drumskim vozilima i terenskim mašinama, jedan je od načina rješavanja nastalog problema. Isključenje iz upotrebe vozila koja ne zadovoljavaju Euro standarde, promjene navika mobilnosti građana i pomovisanje ekološki prihvatljivog javnog prevoza, biciklizma i pješačenja, samo je jedan od načina da se probudi ekološka svijest građana i doprinese očuvanju životne sredine i biodiverziteta.

Kroz uvođenje najviših standarda u planiranju i projektovanju saobraćajne infrastrukture, kao i u njenom korišćenju, potrebno je kontinuirano raditi na zaštiti prostora i životne sredine. Ova pitanja posebno su istaknuta kod zaštite područja sa velikom osjetljivošću na zagađenja i ona koja imaju poseban značaj za razvoj Crne Gore. Takva područja su crnogorsko primorje, nacionalni parkovi, kanjoni, planinski centri itd.

Imajući u vidu da se primorski turizam, izdvojio kao glavni faktor ekonomskog rasta Crne Gore, to uočeni nedostatak urbanističkog planiranja i usluga, već dovodi u pitanje ovaj potencijal, dok drugu prepreku predstavlja povećanje intenziteta saobraćaja i "zagušenost" za vrijeme ljetnje turističke sezone. Mora se uzeti u obzir veći broj mogućnosti za prevazilaženje ovog problema, npr.: aktivnosti vezane za izgradnju trećih traka, izgradnja obilaznica, određivanje alternativnih pravaca sa novim režimima saobraćaja itd.

Kao posebni ciljevi nameću se: - planiranje trase novih saobraćajnica van najosjetljivijih područja, - izgradnja obilaznice za tranzitna kretanja oko osjetljivih područja, - izgradnja trećih traka za rasterećenje uskih grla u turističkoj sezoni, - utvrđivanje posebnog režima za teretni saobraćaj u određenim periodima, - primjena alternativnih varijanti saobraćaja u određenim periodima itd.

Takođe, porastom broja kruzera koji svakodnevno posjećuju Bokokotorski zaliv, potrebno je povećati i broj inspekcijskih kontrola koje vrše provjeru sastava izduvne emisije iz brodskih motora. Naime, sastav izduvne emisije iz brodskih motora uslovljen je kvalitetom goriva i procesom sagorijevanja. Brodovi su dužni da u lukama koriste dizel goriva u skladu sa propisima

i standardima EU, koji imaju za cilj smanjenje izduvnih emisija sumpora i azota iz pomorskog brodarstva. Međutim, zvaničnih podataka o stepenu zagađenju vazduha iskupštanjem emisija od strane kruzera – nema.

Preporučuje se:

- uvođenje reforme “zelenog poreza” kalibrirajući ekološke takse kako bi se osigurala njihova puna ekološka efektivnost i ekonomska efikasnost, posebno onih koji se primjenjuju na CO<sub>2</sub>, vodu, pesticide i transport;
- ojačati upotrebu ekonomske analize i ekonomskih instrumenata kao sastavnog dijela u kreiranju politika i donošenju odluka koje se odnose na zaštitu životne sredine, posebno u pogledu odluka koje se odnose na eliminaciju zagađenja vazduha i buke u saobraćaju u urbanim sredinama;
- izvršiti sistematski inventar korišćenja zemljišta i promjena korišćenja zemljišta kako bi se procijenila efikasnost politike prostornog planiranja u pogledu zaštite prirode i životne sredine;
- poboljšati dostupnost podataka o privatnoj potrošnji na životnu sredinu, posebno u industriji;
- sprovoditi učestale inspeksijske kontrole uz javno objavljivanje prikupljenih podataka i informacija;
- uvođenje sezonske brodske linije na potezu Bar - Bokokotorski zaliv, koja bi pružala slične usluge autobuskog prevoza;
- u svim fazama i aktivnostima vezanim za saobraćaj primjenjivati najviše standarde zaštite životne sredine (tehnički standard voznih sredstava, projektovanje trasa, opreme i uređaja, disciplina u transportu, mjere intervencija kod sprječavanja i ublažavanja posljedica saobraćajnih nezgoda),
- uključivanje građana, udruženja građana i nevladinog sektora u procese donošenja odluka koje se odnose na zaštitu životne sredine.

Crnogorske strategije za smanjenje emisija iz saobraćaja treba da budu usmerene na podsticanje građana ka prihvatanju održivih navika mobilnosti kroz niz mera i inicijativa koje će olakšati prelazak na ekološki prihvatljivije oblike transporta. Naša analiza ukazuje na to da lokalne samouprave, kao ključni akteri u urbanom i transportnom planiranju, mogu značajno doprineti ovom cilju jačim podsticanjem upotrebe alternativnih vidova prevoza, kao što su biciklizam, pešačenje i javni prevoz. Takav pristup omogućiće smanjenje emisija, poboljšanje kvaliteta vazduha i, u širem smislu, unapređenje zdravlja stanovništva i izgradnju društva orijentisanog ka održivom razvoju.

**Vaš MASTER tim!**

