



Crna Gora
Ministarstvo kapitalnih investicija

ANALIZA PROPISA U OBLASTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA S ASPEKTA GARANCIJA PRAVA OSI NA AKTIVNO UČEŠĆE U SAOBRAĆAJU UZ PREPORUKE ZA ADEKVATNIJE GARANCIJE I PROCEDURE OSTVARIVANJA PRAVA

Jun 2022.

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

PREDGOVOR

Ako se osvrnemo na period koji je za nama, možemo da vidimo da je tokom poslednjih godina u Crnoj Gori preduzeto niz koraka u cilju unapređenja bezbjednosti u saobraćaju. Regulatorni okvir ne smije da bude takav da se privatni interes stavlja ispred javnog interesa i tako ide u prilog određenim interesnim grupama, pri čemu javnost nije upoznata s ovim načinom djelovanja.

U Crnoj Gori, kao i u mnogim zemljama članicama Evropske unije koristi se posebna analiza efekata propisa i to pod nazivom *Regulatory Impact Analysis* ili skraćenica RIA.

Analiza efekata propisa se ispostavila kao korisan mehanizam i u Crnoj Gori se primjenjuje od 1. januara 2012.

Članom 33 Poslovnika Vlade Crne Gore (Službeni list CG, br. 062/18) kao obaveza uvodi se da predlagač propisa, prilikom primjene zakona i drugih propisa, neophodno je bude sprovedena analiza procjene uticaja propisa (RIA) koji treba da je u skladu sa aktom Ministarstva finansija. Nakon analize sačinjava se Izvještaj o sprovedenoj analizi uticaja propisa koji sadrži sledeće cjeline: definisanje problema, cilj predloženog propisa, identifikovane regulatorne i neregulatorne opcije za postizanje planiranih ciljeva, analizu efekata svake identifikovane opcije u pogledu njenog ekonomskog, socijalnog i drugih uticaja uključujući administrativne troškove, analizu fiskalnog uticaja, konsultacije sa relevantnim zainteresovanim subjektima i aktivnosti monitoringa i ocjene koje se daju na kraju procesa.

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

Predmet analize jesu sledeći zakoni i njihovi podzakonski akti: *Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima, Zakon o putevima, Carinski zakon i Zakon o porezu na dodatu vrijednost.*

Analiza propisa u oblasti drumskog saobraćaja s aspekta garancija prava OSI na aktivno učešće u saobraćaju uz preporuke za adekvatnije garancije i procedure ostvarivanja prava služi kao putokaz za dalje postupanje nadležnih službi sa ciljem zaštite osoba s invaliditetom, koji su aktivni i pasivni učesnici u saobraćaju.

Pristupačnost je veoma važan ključni element inkluzije osoba s invaliditetom. Pristupačno okruženje bez prepreka je veoma važan korak ka ostvarivanju prava osoba s invaliditetom da učestvuju u svim oblastima života zajednice. Okruženje bez barijera znači više od fizičkog pristupa kao što je izgradnja rampi, ali ga treba shvatiti mnogo šire i dati akcenat na postojanje pristupačnog fizičkog okruženja i pristupačnih prevoznih sredstava.

U društvu koje svim svojim građanima nudi odgovarajući i jednak pristup prevozu, tehnologiji, stanovanju, uslugama i infrastrukturi zajednice, osobe s invaliditetom imaju više šansi da razviju svoje vještine i doprinesu zajedničkom životu.

Bezbjednost u saobraćaju je u poslednjih godinama nisko pozicionirana na ljestvici društvenih prioriteta. O tome govori i broj saobraćajnih nesreća, kao i povećan broj učesnika u saobraćaju koji brinu o svojoj i tuđoj bezbjednosti. Predmet ove analize jesu važeći propisi u Crnoj Gori s akcentom na drumski saobraćaj i na vozače koji su osobe s invaliditetom a posjeduju automobile koji su označeni znakom pristupačnosti.

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnOSTi* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

Drumski saobraćaj je nepristupačan osobama s invaliditetom, a na nivou cijele Crne Gore postoji mali broj prevoznih sredstava koji posjeduju osnovne elemente pristupačnosti. Prevozna sredstva koja su u javnoj upotrebi treba da posjeduju sve obavezne elemente pristupačnosti i da bude omogućen nesmetan ulazak u prevozno sredstvo.

Pored prevoznih sredstava, veliku ulogu ima i okruženje i potrebno je da bude analizirano iz više uglova, kako za učesnike u saobraćaju koji ne koriste prevozna sredstva odnosno pješake, tako i za aktivne vozače koji posjeduju automobile sa znakom pristupačnosti.

Sa najviše barijera se susreću osobe koje su korisnici kolica za kretanje, i osobe s oštećenjem vida, jer iako se povećava broj taktilnih traka i dalje na stajalištima i stanicama, i u objektima to nije dovoljno za samostalno i bezbjedno kretanje na javnim pješačkim površinama.

Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima ("Sl. list CG", br. br. [33/2012](#), [58/2014](#), [14/2017](#) - Odluka US CG i [66/2019](#)) u svojim odredbama propisuje pravila saobraćaja na putevima, koje su obaveze učesnika i drugih subjekata u saobraćaju, ograničenje saobraćaja, saobraćajnu signalizaciju, oznake, znake i naredbe kojih se moraju pridržavati učesnici u saobraćaju, uslove koje moraju da ispunjavaju vozači za upravljanje vozilima, uslove koje moraju da ispunjavaju vozila, posebne mjere koje se preduzimaju u saobraćaju i druga pravila i mjere kojima se obezbjeđuje bezbjednost saobraćaja na putevima. Ovim Zakonom je propisana posebna zaštita za osobe s invaliditetom i definisan je prevoz putnika i tereta koji treba da bude dostupan pod jednakim uslovima za sve korisnike u drumskom prevozu.

Takođe, na dijelu puta na kojem se kreću djeca, lica sa invaliditetom, starija i nemoćna lica ili na kojem je postavljen saobraćajni znak o učešću ovih lica u saobraćaju, vozač je dužan da vozi sa naročitom oprežnošću, tako da može blagovremeno da zaustavi vozilo.

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

Vozač ne smije da zaustavi ili parkira vozilo na pješačkoj stazi ili dijelu trotoara koji je namijenjen za kretanje OSI, niti na parking mjestu koje je dopunskom tablom saobraćajnog znaka ili oznakom na kolovozu obilježeno kao mjesto za parkiranje za vozila za lica sa invaliditetom, ako na vozilu ne posjeduje odgovarajuću naljepnicu.

Broj parking mjesta namijenjenih za parkiranje vozila obilježenih znakom pristupačnosti koja će se koristiti bez naknade, određuje svaka opština prilikom određivanja parking mjesta.

Izgled (simbol) znaka pristupačnosti propisan je *Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji* ("Sl. list CG", br.38/2021) dok je način označavanja mjesta za parkiranje, način izdavanja i postavljanje znaka pristupačnosti i izgled i sadržaj znaka pristupačnosti za vozila kojima se prevoze lica sa invaliditetom propisan *Pravilnikom o označavanju mjesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom*.

Propisano je da vozač je u obavezi da zaustavi vozilo i da propusti „slijepa lica koja se kreću uz upotrebu bijelog štapa i/ili psa vodiča, lica sa invaliditetom koja se kreću u invalidskim kolicima ili za kretanje koriste druga ortotičko-protetička pomagala“.

Vozač vozila označenog znakom pristupačnosti može zaustaviti vozilo i na mjestu na kojem je to zabranjeno, ako time ne ugrožava druge učesnike u saobraćaju. Obaveze OSI prema ovom Zakonu su takva da ukoliko je riječ o osobi koja je korisnik kolica za kretanje “mora na kolicima da ima uključeno najmanje jedno bijelo ili žuto svjetlo na lijevoj strani koje mora biti uočljivo sa prednje i zadnje strane, osim kad je ulično osvijetljenje takvo da je lice u invalidskim kolicima dovoljno vidljivo (član 75).”

Takođe, ovaj Zakon propisuje obavezu kretanja osoba s oštećenim vidom uz pomoć bijelog štapa, kao znaka raspoznavanja ili psa vodiča.

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima, takođe, definiše da je specijalno vozilo i ono kojim se prevoze osobe s invaliditetom, te da nadležno ministarstvo može dati saglasnost da se ne sprovodi homologacija za vozilo koje je „po svojim konstrukcionim karakteristikama posebno prilagođeno za lica sa invaliditetom“ (član 245).

Članom 147, propisan je izgled semafora i regulisanje kretanja pješaka na semaforima i navedeno je da „mogu se dodati zvučni uređaji koji pješacima daju obavještenje o tome da je upaljeno zeleno svijetlo semafora, odnosno da im je dozvoljen prolaz“. Ovo je bitno kad govorimo o osobama potpuno i djelimično oštećenog vida i ova vrsta semafora služi da lako i bezbjedno pređu ulicu. Osobe s potpuno ili djelimičnim oštećenjem vida se oslanjaju na pristupačnu signalizaciju za pješake na prelazima da bi se potpuno autonomno kretali gradom. Zahvaljujući njima, znaju kada je njihov red da pređu ulicu. Kako samo ime govori, semafori sa zvučnom signalizacijom pružaju OSI audio informacije tokom cijelog njihovog prelaska da ih void u određenom smjeru.

PREPORUKA ZA UNAPREĐENJE: Ovaj sistem je direktno integrisan u pristupačnu signalizaciju za pješake i **izmjena u Zakonu treba da bude takva, da se propiše norma za obavezno postojanje semafora sa zvučnom signalizacijom.**

Još jedan bitan segment u ovom Zakonu je to da se u članu 230 propisuje da se praktična obuka kandidata za vozača lica sa invaliditetom može obavljati na vozilu proizvedenom ili prepravljenom u skladu sa njegovim potrebama, kao i da vozilo mora biti tehnički ispravno i imati radnu ili pomoćnu kočnicu na raspolaganju instruktoru vožnje.

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnOSTi* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

Praksa nam je pokazala da u Crnoj Gori ne postoji dovoljan broj obilježenih parking mjesta za osobe s invaliditetom. Do sada, Udruženje mladih sa hendikepom Crne Gore (UMHCG) sprovelo je monitoring obilježenih parking mjesta na teritoriji nekoliko opština (**Bijelo Polje, Bar, Budva, Herceg Novi, Nikšić, Podgorica**) a dobijeni rezultati su takvi da u svakoj opštini, postoje značajna odstupanja u odnosu na propise.

Ta odstupanja se odnose na dimenzije parking mjesta i odstupanja su uglavnom veća u odnosu na propisane standarde; zatim parking mjesta se nerijetko nalaze duž saobraćajnice, pa samim tim ne mogu imati dovoljan međuprostor kako bi osobe s invaliditetom mogle sigurno i bezbjedno koristiti parking mjesto, neka se nalaze u nizu drugih parking mjesta, ali bez adekvatnog prostora i elemenata pristupačnosti, neka parking mjesta nijesu uvijek najbliže ulazu u objekat, nemaju izlaz na pristupačan trotoar, oznake pristupačnosti su blijede, parking mjesta su nepravilno obilježena s nedostajućim elementima pristupačnosti i dr. Navedene nepravilnosti koje smo uočili tokom realizacije projektnih aktivnosti u značajnoj mjeri onemogućavaju slobodno i bezbjedno kretanje osobama s invaliditetom, pogotovo korisnicima kolica za kretanje koje usljed toga, nemaju dovoljno prostora za manipulaciju kolicima, otežan im je izlaz/ulaz iz/u automobil/a, ali i osobama koja koriste druga pomagala za kretanje (hodalicu, štake, štapovi) zbog uskog i neadekvatno napravljenog parking mjesta.

Dodatno, obilježena parking mjesta se nekada nalaze neposredno pored prepreke (žardinjere, stubovi, kontejneri ili visoki ivičnjak) čime se doprinosi da se osobe s invaliditetom osjećaju „zarobljeno“, i da zavise od druge osobe u prevazilaženju ovih prepreka, i kada im asistencija realno ne bi bila potrebna. Tokom trajanja projekata upućene su inicijative nadležnim sekretarijatima od kojih je zatraženo da postupe u skladu s važećim propisima i otklone navedene nepravilnosti.

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

U tom smislu, od opština u daljem periodu očekujemo da dosljednije počnu primjenjivati standarde pristupačnosti, ali i opštinske odluke o javnim parkiralištima kako bi osobama s invaliditetom omogućie da samostalno i bezbjedno koriste javne površine i prostore, odnosno da ostvaruju pravo na mobilnost i kretanje.

Članom 18 ovog Zakona propisano je da “radi lakšeg pristupa parkingu, zdravstvenim i obrazovnim ustanovama, državnim organima, organima državne uprave, organima opštine, javnim službama, kulturno-istorijskim spomenicima, plažama i drugim objektima u zoni morskog dobra i nacionalnim parkovima, lice sa 80% ili više procenata tjelesnog oštećenja ili tjelesnog invaliditeta, odnosno lice kod kojeg je usljed tjelesnog oštećenja ili tjelesnog invaliditeta utvrđena nesposobnost donjih ekstremiteta od 60% ili više procenata, može obilježiti vozilo u kojem se prevozi znakom pristupačnosti.”

PREPORUKA ZA UNAPREĐENJE: Neophodno je da kriterijum za ostvarivanje prava (procenat oštećenja) bude niži, odnosno **da se ovo pravo garantuje svim osobama s 50 i više procenata oštećenja.**

Kad govorimo o *Pravilniku o označavanju mjesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom* (“Sl. list CG”, br. br. 79/2016) njime su propisane dimenzije i izgled parking mjesta. Mjesto za parkiranje jednog vozila treba da bude veličine 370 x 500 cm sa prostorom širine 150 cm i izlazom sa mjesta za parkiranje na trotoar koji je obezbijeđen ukošenim ivičnjakom nagiba najviše 10%, širine najmanje 120 cm kad se nalazi u nizu parkirališnih mjesta, označava se znakom pristupačnosti. Mjesto za parkiranje za dva vozila treba da bude veličine 590 x 500 cm sa međuprostorom širine 150 cm i izlazom sa mjesta za parkiranje na trotoar koji je obezbijeđen ukošenim

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

ivičnjakom nagiba najviše 10%, širine najmanje 120 cm, koje se nalazi u nizu parkirališnih mjesta, i takođe označava se znakom pristupačnosti.

Pravilnik o bližim uslovima koje treba da ispunjava auto škola u pogledu prostora, nastavnih sredstava, vozila i kadra i minimalnim uslovima koje treba da ispunjava vozilo za obuku kandidata za vozača (“Sl. list CG”, br. 122/2021) propisuje određeni procenat pristupačnih vozila auto škola bi morao biti uslov za dobijanje licence, i to propisan Zakonom. S druge strane, *Pravilnik o bližim uslovima koje treba da ispunjava auto škola u pogledu prostora, nastavnih sredstava, vozila i kadra i minimalnim uslovima koje treba da ispunjava vozilo za obuku kandidata za vozača* propisuje da vozilo ne može da bude pojedinačno proizvedeno i prepravljeno “osim u slučaju ugradnje: duplih komandi, uređaja za davanje zvučnih i svjetlosnih signala koji se mora aktivirati pri svakoj upotrebi tih komandi, trećeg sjedišta za vozila kategorije C, pogona na alternativna pogonska goriva, uređaja za spajanje vučnog i priključnog vozila, propisanih svjetlosno-signalnih uređaja i prepravki u skladu sa potrebama lica sa invaliditetom”.

Zakonom o putevima (“Sl. list CG”, br. 82/2020) uređuje se pravni položaj javnih i nekategorisanih puteva, način upravljanja, finansiranja i izgradnje javnih puteva, održavanje, zaštita, nadzor, kao i druga pitanja značajna za puteve. U članu 20, propisano je da, ukoliko vozila posjeduju znak pristupačnosti, oslobođeni su od plaćanja korisničke naknade i putarine, kao i godišnje naknade pri registraciji drumskih motornih vozila i posebne godišnje naknade.

Godišnja naknada ne plaća se za jedno putničko vozilo koje je u svojini, odnosno koje se koristi na osnovu ugovora o lizingu, a koje je obilježeno znakom pristupačnosti.

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

Carinski zakon ("Sl. list RCG", br. 7/2002, 38/2002, 72/2002, 21/2003, 29/2005, 66/2006 i u "Sl. list CG", br. 21/2008 i 62/2013) u članu 184 propisuje oslobađanje od carine prilikom uvoza automobila koji se koristi u svrhu lične upotrebe uvoze lica sa invaliditetom koja imaju 100% dugoročnog fizičkog, odnosno senzornog oštećenja ili s najmanje 80% dugoročnog oštećenja funkcije organa za kretanje, dok *Uredba o uslovima i postupku za ostvarivanje prava na oslobođenje od plaćanja carine* ("Sl. list CG", br. 20/2015 i 9/2018) definiše bliže uslove, postupak i potrebna dokumenta.

Zakon vrlo rigorozno definiše navedeno pravo uz propisivanje vrlo visokog procenta oštećenja, te vrste oštećenja čime druge osobe s invaliditetom kojima je takođe potrebno pristupačno „specijalizovano“ vozilo ne mogu ostvariti ovo pravo. Potrebna je izmjena kad je riječ o kriterijumu za ostvarivanje prava (procenat oštećenja od 80% i 100%) bude niži, odnosno da se ovo pravo garantuje svim osobama s 50 i više procenata oštećenja, kao što je predložena izmjena kod *Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima*.

Zakonom o porezu na dodatu vrijednost ("Sl. list CG", br.65/2022) propisano je u članu 28 oslobađanje od PDV za proizvode koji su uvezeni preko državnih organa ili dobrotvornih humanitarnih organizacija i organizacija lica sa invaliditetom. I dalje postoji rigorozna odredba koja se odnosi na potrebu dugoročnog korišćenja kolica. Preduslov za oslobađanje od PDV je zapravo carinska procedura i neophodno je da postojeća norma se izmijeni tako da glasi: vozila namijenjena za prevoz lica sa invaliditetom oslobađaju se od plaćanja PDV uz uslove propisane carinskim propisima.

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

LITERATURA

- Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima ("Sl. list CG", br. br. 33/2012, 58/2014, 14/2017 - Odluka US CG i 66/2019)
- Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji ("Sl. list CG", br.38/2021)
- Pravilnik o označavanju mjesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom ("Sl. list CG", br. br. 79/2016)
- Pravilnik o bližim uslovima koje treba da ispunjava auto škola u pogledu prostora, nastavnih sredstava, vozila i kadra i minimalnim uslovima koje treba da ispunjava vozilo za obuku kandidata za vozača ("Sl. list CG", br. 122/2021)
- Zakon o putevima ("Sl. list CG", br. 82/2020)
- Carinski zakon ("Sl. list RCG", br. 7/2002, 38/2002, 72/2002, 21/2003, 29/2005, 66/2006 i u "Sl. list CG", br. 21/2008 i 62/2013)
- Zakon o porezu na dodatu vrijednost ("Sl. list CG", br.65/2022)
- Uredba o uslovima i postupku za ostvarivanje prava na oslobođenje od plaćanja carine ("Sl. list CG", br. 20/2015 i 9/2018)

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.



Crna Gora
Ministarstvo kapitalnih investicija

UDRUŽENJE MLADIH SA HENDIKEPOM CRNE GORE je neprotna i nevladina organizacija, osnovana 22. oktobra 2001, koja okuplja mlade i studente sa svim vrstama invaliditeta (cross-disability pristup), kao i ostale mlade ljude bez invaliditeta koji su voljni da učestvuju i zajedno s nama se bore za dostupnost i uključenost OSI u sve segmente crnogorskog društva.

Vizija UMHCG-a: Za mlade s invaliditetom, bez barijera!

Misija UMHCG-a: UMHCG promoviše ravnopravan položaj mladih sa svim vrstama invaliditeta u društvu kroz inicijative i aktivnosti za uspostavljanje zakonskog, obrazovnog, kulturnog i socijalnog okvira koji to omogućava.

Udruženje mladih sa hendikepom Crne Gore

Kralja Nikole, br. 76

81000 Podgorica

Tel/fax: +382 (0)20 265 650

Mobilni telefoni: +382 (0)67 801 761; +382 (0)69 385 981

Email: umhcg@t-com.me; oce@umhcg.com

Društvene mreže: (Facebook @UMHCG, Twiter @UMHCG i Instagram umhcg_aydm)

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnOSTi* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.

O AUTORKI

IVA MIJOVIĆ

Iva Mijović je rođena 23. avgusta 1989. u Podgorici.

Osnovnu školu „Pavle Rovinski“ završila je u Podgorici, nakon čega upisuje i završava Srednju ekonomsku školu „Mirko Vešović“, smjer pravni tehničar, 2008. Završila je Saobraćajnu školu u Novom Sadu.

Potom, 2012. upisuje Pravni fakultet Univerziteta Crne Gore i 2020. Fakultet za saobraćaj, komunikacije i logistiku Univerziteta Adriatik u Budvi. Tokom treće godine studija na Pravnom fakultetu odrađuje studentsku praksu u Ministarstvu saobraćaja i pomorstva, u Direktoratu za željeznički saobraćaj, gdje je kasnije bila raspoređena na administrativno-tehničkim poslovima u Direktoratu za pomorsku privredu.

U periodu 2016-2020. je bila angažovana u Udruženju mladih sa hendikepom Crne Gore kao asistentkinja, gdje je, između ostalog, radila na prilagođavanju literature za osobe s oštećenjem vida. Učestvovala je na raznim seminarima i obukama, od kojih su neke: Trening o demokratiji i ljudskim pravima u okviru programa studentskog aktivizma „Glas studentima“ (novembar 2018), Obuka za pisanje projekata „Civilno društvo za početnike IV“ (novembar 2018), Obuka za stručne radnike/ce, stručne saradnike/ce i saradnike/ce o usluzi personalne asistencije (novembar 2019), Trening za trenere o Konvenciji UN o pravima OSI (jul 2020). Bila je koordinatorka za razvojnu politiku i saradnju Studentske organizacije Pravnog fakulteta „Adamas“ od 1. oktobra 2016. do 1. oktobra 2020. Bila je koordinatorka projekata „[PUTokaz za OSI](#)“ koji je finansijski podržan od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva i „[Nauči da \(ne\) budeš vezan](#)“ koji je finansijski podržan od strane Ministarstva kapitalnih investicija.

Jedna je od autorki/koautorki publikacije pod sljedećim naslovom:

2021. Mijović, I, Vujačić, M, [Brošura o pravima OSI u oblasti saobraćaja s posebnim akcentom na bezbjednost i pristupačnost javnog saobraćaja/SEMAFOR/, UMHCG, Podgorica.](#)

Ovaj materijal nastao je u okviru projekta *PUT do sigurnosti* koji se sprovodi u partnerstvu sa NVU INVICTUS, uz finansijsku podršku Ministarstva kapitalnih investicija po Javnom konkursu za NVO u 2021, raspisanom od strane Komisije za raspodjelu sredstava nevladinim organizacijama u oblasti zaštite lica sa invaliditetom u saobraćaju.

Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost UMHCG i ni na koji način ne odražava stav donatora.