

Анализа ефеката

Нацрта закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају

ПРИЛОГ 2:

Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже

- 1) Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности?

У областима која су предмет Нацрта закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају (у даљем тексту: Нацрт закона) пре свега су ванредни догађаји, односно незгоде, несреће и озбиљне несрећа на мрежи пруга којима управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. које се огледају практично у броју судара возова, броју исклизнућа возова и број незгода на путним прелазима. Ово су кључни показатељи учинка стања безбедности на железничкој мрежи јавних пруга.

Вредности који одређују ове показатеље детерминишу број ових догађаја на укупној мрежи јавних пруга на којим се одвија железнички саобраћај. Ове вредности се прате из разлога покретања мера које би у реалном времену могле да утичу на смањење броја ових догађаја, а у анализи истих као корективни фактор у креирању политике безбедности стања и услова у којима се одвија железничког саобраћаја. Према Извештају управљача јавном железничком инфраструктуром Инфраструктуре железнице Србије а.д. на целој јавној железничкој мрежи у 2018. години остварено је укупно 548 несрећа и незгода, од тога 247 несрећа и 301 незгода.

Вредности које су операбилне у доношењу закључка за ове показатеље израчунавају као количник број судара на једна милион возних km. Имајући у виду да је укупних броја возних километара 3.860.081 km, произилази да се вредности ових параметара крећу у опсегу од 0,09 (која је циљна вредност), до 0,26 колико је остварено у појединим кварталима године.

- 2) Да ли се у предметној области спроводи или се спроводио документ јавне политике или пропис? Представити резултате спровођења тог документа јавне политике или прописа и образложити због чега добијени резултати нису у складу са планираним вредностима.

У овој области релевантан документ јавне политике је Закон о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 41/18). Током примене овог закона уочена је одређена неефикасност комисија за истраживање незгода, несрећа и озбиљних несрећа.

Регулаторно тело у железничком саобраћају, које је организовано под називом „Дирекција за железнице“, извршила је анализу целокупне документације рада заједничких комисија управљача и превозника за период 01.01. до 31.06.2019. године, при чему су за меродаван извор података узети Извештај о истрагама исклизнућа у периоду од 01.01.2019. до 23.06.2019. године. Прегледом достављених извештаја о истрази за остварених 52

исклизнућа теретних кола констатоване су чињенице да у више од 70% случајева истрага није окончана, и то:

- У 28 случајева, или 54% анализираниог узорка, истрага је завршена при чему није утврђено чија је конкретна одговорност за насталу несрећу, већ се наводи да је узрок „сплет околности“, и
- У 9 случајева или 17% анализираниог узорка, истрага није окончана због издвојеног мишљења члана комисије, по правилу представника железничког превозника.

Оваква поставка одредби важећег закона има за резултат појаву да у значајном броју несрећа Истражна комисија управљача и превозника завршава своју истрагу без утврђивања одговорности или уз издвајање мишљења појединих чланова Истражне комисије.

Зато предложене измене овог закона предвиђају да у случају да извештај комисије за истрагу није закључен, односно да је једно од мишљења члана комисије изузето, органи управљача и железничког превозника, формирају Радно тело у циљу закључка заједничког извештаја о истрази.

3) Који су важећи прописи и документи јавних политика од значаја за промену која се предлаже и у чему се тај значај огледа?

Важећи пропис јавних политика у области од значаја за промену која се предлаже јесте Закон о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 41/2018).

Промена се предлаже у Закона о безбедности у железничком саобраћају огледају се у:

- (1) исправљању недоследности у коришћењу терминологије из овог закона,
- (2) прецизирање који правни субјекти испуњавају услове за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, система енергија, сигнално-сигурносних постројења, као и телекомуникационе мреже,
- (3) право управљача железничке инфраструктуре да на основу података добијених од уређаја за детекцију загрејаних осовина и уређаја за детекцију равних места на точковима, заустави воз и тражи од железничког превозника итклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза,
- (4) у случају да управљач и превозник нису у стању да закључе Извештај о истрази, односно да је једно од мишљења члана Комисије изузето, органи управљача и железничког превозника, формирају Радно тело у циљу закључка заједничког извештаја о истрази,
- (5) елементи структурних подсистема могу се стављати на тржиште само ако имају декларацију о усаглашености у декларацију о погодности за употребу.

Усвајањем напред наведених промена унапредиће се одребе Закона о безбедности у железничком саобраћају и створити услови за унапређење ефикасности железничког система.

4) Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема.

Промене које се предлажу односе се на рад управљача јавне железничке инфраструктуре и железничких превозника у Републици Србији.

5) Која промена се предлаже?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је, у сарадњи са Дирекцијом за железнице Републике Србије и Центром за истраживање несрећа на железници Републике Србије идентификовали су и предложили за измене одредбе наведене у тачки 3) Прилога 2) ове Анализе.

6) Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Промена је неопходна у предложеном обиму.

7) На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне групе на које ће промена имати непосредан односно посредан утицај.

Нацрт закона ће имати непосредан утицај на управљача јавне железничке инфраструктуре и железничке превозника, који заједно чине учеснике на транспортном тржишту железничких транспортних услуга у Републици Србији.

Циљна група на која ће предложена решења имати ефекте су управљачи јавне железничке инфраструктуре, железнички превозници, Дирекција за железнице, власници односно корисници индустријског колосека, као и други пружаоци услуга у железничком транспорту.

8) Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?

Не. Мора се мењати наведени Закон.

9) Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Не.

10) Квантитативно (нумерички, статистички) представити очекиване трендове у предметној области, уколико се одустане од интервенције (*status quo*).

Задржавањем постојећег стања дошло би до повећања броја незакључених истрага и самим тим до значајног нарушавања ефикасности железничког транспорта у Републици Србији.

11) Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политици или акту локалне самоуправе)?

Имајући у виду да је превоз путника на нивоу Европске уније и даље релативно непрофитабилна делатност (функционише на основу уговора о обавези јавног превоза и надокнаде по основу истог) коју карактерише низак степен развијености конкуренције и мали број профитабилних рута, уз чињеницу да је и даље ниска финансијска и економска моћ националних железничких превозника, може се рећи да би свако додатно компликовање рада превозника на тржишту смањивала конкурентност железничког транспорта и самим тим и конкурентност свих корисника железничких услуга у унутрашњем и међународном транспорту роба привредних субјеката Републике Србије.

Кључна питања за утврђивање циљева

- 1) Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? (одговором на ово питање дефинише се општи циљ).

Неопходна промена је потребна ради даље интеграције домаћег тржишта железничких услуга у тржиште ЕУ, кроз усаглашавање регулаторног оквира, што на крају треба да резултује унапређењем ефикасности транспортног процеса на железничкој мрежи Републике Србије.

Код ових одредби потребно је имати у виду одложену примену, која је неопходна из разлога финансијске и економске одрживости железничког превозника који је, као и цео железнички сектор, недавно изашао из процеса реструктурирања.

- 2) Шта се предметном променом жели постићи? (одговором на ово питање дефинишу се посебни циљеви, чије постизање треба да доводе до остварења општег циља. У односу на посебне циљеве, формулишу се мере за њихово постизање).

Нацртом закона постиже се нарочито:

- прецизира се који правни субјекти испуњавају услове за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, система енергија, сигнално-сигурносних постројења, као и телекомуникационе мреже,
 - право управљача железничке инфраструктуре за даље унапређење безбедности саобраћаја возова, прописивањем права да на основу података добијених од уређаја за детекцију загрејаних осовина и уређаја за детекцију равних места на точковима, заустави воз и тражи од железничког превозника итклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза,
 - унапређење ефикасности истрага несрећа и незгода у железничком саобраћају, које се огледа да у случају да управљач и превозник нису у стању да закључе Извештај о истрази, односно да је једно од мишљења члана Комисије изузето, органи управљача и железничког превозника, формирају Радно тело у циљу закључка заједничког извештаја о истрази,
 - додатно прецизирање примене интероперабилности железничког система са европским техничким спецификацијама интероперабилности прописивањем да се елементи структурних подсистема могу стављати на тржиште Републике Србије само ако имају декларацију о усаглашености у декларацију о погодности за употребу.
- 3) Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе?

Да.

- 4) На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?

Предложена решења у Нацру закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају најбоље ће се видети у унапређењу ефикасности железничког управљача и железничких превозника, унапређењу ефикасности истрага несрећа и незгода у железничком саобраћаја тако што би се у случају да извештај о истази није закључен, односно да је једно од мишљења члана Комисије изузето, органи управљача и железничког превозника формирају Радно тело у циљу закључка заједничког извештаја о истрази. Формирањем Радног тела елиминисаће се досадашња неефикасност у закључивању истрага несрећа и незгода.

Општи циљ који се жели постићи овим законом остварује се довођењем Истраге о несрећи до њеног извесног исхода. Сагласно Правилнику о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Сл.Гласник РС”, бр 4/16) несрећа, то је Извештај о истрази, као финални акт Истражне Комисије којом се потврђује да је стање ствари по истрази довољно разјашњено. Будући да истрагу води Комисија која је састављена од два правна лица (управљач инфраструктуре и превозник, односно железнички оператер који је учествовао у несрећи) исход истраге може бити и парнични поступак, односно спор пред Привредним судом. Уколико би се обе стране сложиле да нису постигле консензус, предметним закључком комисије би се изричито констатовало да није утврђен узрок несреће и на чијој је страни одговорност за несрећу, а тиме и висина и степен последице несреће, те би на начин странке биле у могућности да благовремену покрену поступак пред надлежним судом и расправе спорне чињенице које су предмет спора.

Посебан циљ који се достиже применом изабране опције остварује се у редуковању броја „отворених“ истрага, односно смањење броја интерних истрага које нису окончане (у којима није донет икакав Извештај о истрази, у својству закључка). Постизање сагласности (Извештаја о истрази) је основ за даље процесуирање и формално „затварање“ интерне истраге. Показатељ учинака би био следећи: с обзиром да у 2018. години је евидентирано више од 50% истрага (28 од 50 укупно) које су остале „отворене“ (нису окончане), односно без донетог Извештаја о истрази (предлагачу нису доступни подаци за 2019. годину), интенција предлагача би била да се у 2020. години број истрага које нису окончане пред Комисијом смањи на око 25% од укупног броја случајева забележених у тој години. На описан начин предлагач ће бити у могућности да прати имплементацију овог прописа и ниво испуњености предвиђеног циља за доношење овог закона.

ПРИЛОГ 4:

Кључна питања за идентификовање опција јавних политика

- 1) Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „status quo” опција?

Измене и допуне Закона о безбедности у железничком саобраћају су једино решење за унапређење ефикасности и безбедности железничког саобраћаја. Дакле, нема других опција за постизање жељене промене. Опција „status quo” ништа не решава већ само додатно компликује одвијање железничког саобраћаја.

- 2) Да ли су, поред регулаторних мера, идентификоване и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?

Нема других опција за постизање жељене промене.

- 3) Да ли су, поред рестриктивних мера (забране, ограничења, санкције и слично) испитане и подстицајне мере за постизање посебног циља?

Нису предвиђене никакве рестриктивне мере.

- 4) Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?

Нема институционално-управљачко-организационих мера које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви. Доношењем измена и допуна закона створиће се услови за унапређење безбедности железничког саобраћаја.

- 5) Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?

Спровођење информативно-едукативних мера није потребно да би се постигли општи и посебни циљеви.

- 6) Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?

Проблем се може решити искључиво интервенцијом јавног сектора.

- 7) Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?

Да.

- 8) Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?

Опција је примена регулаторне мере, односно измена и допуна Закона.

Кључна питања за анализу финансијских ефеката

- 1) Какве ће ефекте изабрана опција имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?

Предложена законска решења ће утицати на јавне приходе на та начин што ће Дирекција за железнице издавати:

- сертификат о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика, са роком важења до пет година;
- сертификат о испуњености услова за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, одржавања подсистема енергија, одржавања сигнално-сигурносних уређаја и одржавање железничке телекомуникационе мреже
- сагласност за одржавање подсистема туристичко-музејске железнице

Наведени финансијски издаци представљају нове трошкове за субјекте регулације и њихова висина ће бити дефинисана у наредном периоду, кроз измене измене закона којим се дефинишу репбличке административне таксе у делу који се односи на одељак а - таксе за списе и радње органа у Републици Србији, (XVIa - списи и радње у области превоза у железничком саобраћају), тарифни број 148.

Ови намети, који се односе на све поменуте јавне исправе (сертификате), до сада се нису наплаћивали, обзиром да до сада још нису евидентирани правни субјекти (пример „Тело за оцену ризика“), па се конкретно не може прецизно дефинисати број субјеката који ће бити обвезници ових финансијских издатака. Оквирно је предвиђено да ће се након пет година ови акти обнављати и да ће се њихов укупан износ усклађивати са трошковима израде и издавања самих сертификата, што се у овом тренутку још увек не може проценти (будући да није позната укупна маса заинтересованих правних лица, нити су познати трошкови израде сертификата, поготово ако се узме у обзир разматрање израде нпр. дигиталних сертификата које израђује ковница новца „Топчидер” или могућност акредитације у Акредитационом телу Србије. Процес утврђивања висине накнада ће се одвијати у сарадњи са министарством задуженим за послове финансија.

- 2) Да ли је финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?

Није потребно обезбеђивање финансијских средстава за реализацију прописаних мера.

- 3) Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?

Неће утицати на међународне финансијске обавезе.

- 4) Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктурирање постојећих

институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

Није релевантно.

- 5) Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?

Није релевантно.

- 6) Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?

Није релевантно.

Кључна питања за анализу економских ефеката

1) Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?

Нацртом закона ће се привредним субјектима у области безбедности железничког саобраћаја створити следећи додатни трошкови по основу:

- прописивање рока важења до пет година за сертификат испуњености услова које мора испунити тело за оцену ризика управљача железничке инфраструктуре и свих железничких превозника, чиме се уводи нови административни поступак за привредне субјекте у погледу обавезе обнављања сертификата;
- трошкови по основу увођење сагласности коју издаје Дирекција за железнице приликом издавања акта о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице;
- прибављања потврде о здравственој способности запосленог особља за послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга, система енергија, сигнално-сигурносних постројења и телекомуникационе мреже;
- увођење обавезе да, уместо железничке школе или центра стручног оспособљавања, послодавац буде тај који спроводи практично стручно оспособљавање железничких радника.

Нацртом закона успоставља се правни основ за „будуће“ дефинисање конкретног износа таксе у Закону о РАТ за издавање горепобројаних аката у области безбедности железничког саобраћаја. За сада није познат правни субјект који би аплицирао за конкретни сертификат (нпр. сертификат о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице) јер тренутно те послове спроводи управљач железничке инфраструктурем, те се стога не може проценити њихов потенцијални број. Према оквирним подацима броја подсистема туристичко-музејске железнице, могуће је предвидети до 3 правна лица, обзиром да још увек постоје зависна друштва „Железница Србије” а.д. која свој статус нису решиле постигнутом реформом железнице (нпр. Заштитна радионица, Србијакомби, Завод за заштиту радника железнице, Београдчвор и др.)

Према тренутно доступним подацима, предлагач није у могућности да прецизно израчуна укупно административно оптерећење привреде по основу увођења наведених нових процедура, с обзиром да се њихова висина прецизно дефинисати накнадим изменама закона којим се дефинише висина републичких административних такси. С тим у вези, треба истаћи и да ће бити могуће извршити прецизнији обрачун трошкова по основу прибављања потврде о здравственој способности запосленог особља и увођење обавезе за послодавца да спроводи практично стручно оспособљавање железничких радника, тек када буду усвојени и одговарајући подзаконски акти који ће ближе дефинисати наведене обавезе привредних субјеката.

2) Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?

Спровођењем измена и допуна закона управљач јавне железничке инфраструктуре и железнички превозници имају подршку у смислу унапређења сопствене организације, стручног оспособљавања запослених, успешног заусташно заврше на истраживању и утврђивању урока, последица и одговорности за незгоде, несреће и озбиљне несреће. Овим унапређују своју унутрашњу организацију и ефикасност.

3) Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?

Не.

4) Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?

Постигнута организациона решења се реализују постојећим запосленима прерасподелом надлежности у оквиру железничког система.

5) Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?

Није релевантно

6) Какве ће ефекте изабрана опција имати на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца?

Изменом закона омогућује се да практично оспособљавање запослених врши послодавац, управљач јавне железничке инфраструктуре и железнички превозник, у складу са прописима који регулишу потребне квалификације односно теорисјка и практична знања неопходна за извршење задатака у железничком саобраћају.

Кључна питања за анализу ефеката на друштво

- 1) Колике трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати грађанима?

Изабрана опција ће, по ступању на снагу одредби, потенцијално остварити материјалну корист железничким превозницима јер ће се скратити време истраживања незгода и несрећа па ће транспортна средства бити више времена у експлоатацији односно у транспорту.

- 2) Да ли ће ефекти реализације изабране опције штетно утицати на неку специфичну групу популације и да ли ће то негативно утицати на успешно спровођење те опције, као и које мере треба предузети да би се ови ризици свели на минимум?

Предложеним мерама се спречавају негативни утицаји на све заинтересоване групе у привреди.

- 3) На које друштвене групе, а посебно на које осетљиве друштвене групе, би утицале мере изабране опције и како би се тај утицај огледао (пре свега на сиромашне и социјално искључене појединце и групе, као што су особе са инвалидитетом, деца, млади, жене, старији преко 65 година, припадници ромске националне мањине, необразовани, незапослени, избегла и интерно расељена лица и становништво руралних средина и друге осетљиве друштвене групе)?

Изабрана опција ће имати позитиван утицај на све путнике, нарочито на привреду региона који су опредељени за коришћење услуга транспорта железничких превозника. Самим тим, с обзиром да су железничке тарифе ниже од конкурентних тарифа у другим видовима транспорта, индиректно ће и осетљиве групе имати одређене бенефите од унапређења ефикасности железничког транспорта.

- 4) Да ли би и на који начин изабрана опција утицала на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр, промене у стопама запослености, отпуштање технолошких вишкова, укинута или новоформирана радна места, постојећа права и обавезе радника, потребе за преквалификацијама или додатним обукама које намеће тржиште рада, родну равноправност, рањиве групе и облике њиховог запошљавања и слично)?

Није релевантно.

- 5) Да ли изабране опције омогућавају равноправан третман, или доводе до директне или индиректне дискриминације различитих категорија лица (нпр, на основу националне припадности, етничког порекла, језика, пола, родног идентитета, инвалидитета, старосне доби, сексуалне оријентације, брачног статуса или других личних својстава)?

Изабране опције омогућавају равноправан третман свих корисника железничких услуга.

- 6) Да ли би изабрана опција могла да утиче на цене роба и услуга и животни стандард становништва, на који начин и у којем обиму?

Објашњено под 3) овог Прилога.

- 7) Да ли би се реализацијом изабраних опција позитивно утицало на промену социјалне ситуације у неком одређеном региону или округу и на који начин?

Да, јер изабарана опција утиче подједнако на целу територију Републике Србије.

- 8) Да ли би се реализацијом изабране опције утицало на промене у финансирању, квалитету или доступности система социјалне заштите, здравственог система или система образовања, посебно у смислу једнаког приступа услугама и правима за осетљиве групе и на који начин?

Није релевантно.

Кључна питања за анализу ефеката на животну средину

- 1) Да ли изабрана опција утиче и у којем обиму утиче на животну средину, укључујући ефекте на квалитет воде, ваздуха и земљишта, квалитет хране, урбану екологију и управљање отпадом, сировине, енергетску ефикасност и обновљиве изворе енергије?

Нацрт закона не проузрокује директан утицај на животну средину, осим у мери у којој повећањем квалитета железничког превоза долази до преласка корисника са других видова саобраћаја (пре свега превоз аутомобилима, аутобусима и сл.) што доводи до позитивног утицаја на животну средину имајући у виду да је железница еколошки повољан вид превоза.

- 2) Да ли изабрана опција утиче на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну?

Нацрт закона не проузрокује негативан утицај на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну

- 3) Да ли изабрана опција утиче на здравље људи?

Нацрт закона неће произвести негативан утицај на здравље људи.

- 4) Да ли изабрана опција представља ризик по животну средину и здравље људи и да ли се допунским мерама може утицати на смањење тих ризика?

Нацрт закона не представља ризик по животну средину и здравље људи.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област?

Нацрт закона не утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област.

Кључна питања за анализу управљачких ефеката

- 1) Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?

Нацртом закона не уводе се организационе, управљачке или институционалне промене.

- 2) Да ли постојећа јавна управа има капацит за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

МГСИ и Дирекција за железнице имају потребне административне капацитете, а реструктурирање управљача јавне железничке инфраструктуре и железничких превозника у Републици Србији је извршено 2015. године у складу са европским препорукама.

- 3) Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр. проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести ?

За реализацију изабране опције није било потребно никакво додатно реструктурирање.

- 4) Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Да.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Изабрана опција овог Нацрта закона даје сигурну извесност Истрази о несрећама на железници. Пресумпцијом коначног исхода, односно претпоставком вероватноће да ће се учесници незгоде усагласити у ставовима, макар они били и супротни, даје за основ закључење истраге, односно доношења Закључка истраге о несрећи, а тиме свакако и до сигурног епилога (макар и судског).

- 6) Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Да.

- 7) Које додатне мере треба спровести и колико времена ће бити потребно да се спроведе изабрана опција и обезбеди њено касније доследно спровођење, односно њена одрживост?

С обзиром да је реструктурирање железничког система у Републици Србије завршено 2015. године, то нема потребе за додатним мерама.

Кључна питања за анализу ризика

- 1) Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и слично)?

Да.

- 2) Да ли су обезбеђена финансијска средства за спровођење изабране опције? Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђено довољно времена за спровођење поступка јавне набавке уколико је она потребна?

Предложене измене Нацрта закона не захтевају обезбеђивање финансијских средстава за његово спровођење.

- 3) Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?

Присутна је неизвесност даљег обликовања законског оквира у овој области на нивоу ЕУ с обзиром на ограниченост финансијске способности већине железничких превозника за превоз у ЕУ.
