

**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 области која су предмет Нацрта закона о изменама и допунама Закона о железници (у даљем тексту: Нацрт закона) пре свега су број превезених путника (тј. број продатих карата) на мрежи пруга „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. које је остварио железнички превозник за превоз путника „Србија Воз“ а.д. У 2016. било је 6,08 милиона путника, у 2017. години 5,62 милиона и 5,08 милиона у 2018. години (осетни пад је узрокован великим бројем радова на обнови и реконструкцији железничке инфраструктуре). Поред тога, прати се обим превезене робе у тонама. Током 2016. године било је превезено 11,6 милиона тона робе, током 2017. 12,2 милиона тона, а током 2018. године 11,9 милиона тона. Обим превезене робе прати се још и у бруто тонским и нетонским километрима, док се путнички саобраћај прати и кроз остварене возне километре. Оба ова показатеља прате се као показатељи стања на тржишту, његове снаге и ефикасности, али и као показатељи економске и привредне активности друштва на макро нивоу. Поред тога, прати се и укупан број превозника који активно послују на мрежи (тренутно 2 државна и 8 приватних), као и одређени број других показатеља који су директно или индиректно повезани са овом облашћу.

- 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 железници („Службени гласник РС”, бр. 41/18). Након једногодишње примене Закона о железници („Службени гласник РС“, бр. 41/2018), а у циљу праћења ефеката решења њиховог спровођења Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре покренуо је иницијативу за изменама и допунама наведеног закона, ради његовог унапређења. У складу са наведеном иницијативом, затражена су мишљења и предлози свих релевантних учесника на железничком тржишту у Републици Србији. Пре израде радне верзије Нацрта закона о изменама и допунама Закона о железници предлози везани за унапређење Закона о железници добијени су од Дирекције за железнице, „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, Центра за истраживање несрећа у саобраћају, „Електропривреде Србије“ и „Србија Воза“ а.д.

Достављени предлози за измене и допуне Закона о железници су се односили на дефинисање различитих појмова и прецизирање појединих одредби закона када су у питању елементи железничке инфраструктуре, дужности управљача инфраструктуре, поступање у случају измена и допуна Изјаве о мрежи, измена одређених рокова, поступање у случају измене цена приступа железничкој инфраструктури и цена приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре, усаглашавање терминологије, решавања потешкоћа ради заштите инфраструктурног појаса који се појављују у пракси и др.

Ово је од нарочитог значаја, с обзиром да овај закон у великој мери утиче на функционисање путничког и теретног железничког саобраћаја у Републици Србији и из тог разлога неопходно је да све одредбе закона буду прецизно утврђене како не би биле подложне различитом тумачењу.

Такође, уочена је потреба за унапређењем услова из области права путника, те се наведеним Нацртом закона спроводи и даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

Наведеним Нацртом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са другим правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (ЕЗ) број 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају и Директивом (ЕУ) бр. 2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје.

Поред тога, Нацртом закона врши се усклађивање са Законом о путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон) и Нацртом закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, као и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

Такође, овим Нацртом закона се прецизирају надлежности Дирекције за железнице.

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

Национални програм за усвајање правних тековина Европске уније, односно његов план доношења прописа за период 2018-2021 и План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године.

Значај оба документа огледа у предвиђеном поступку даље хармонизације са прописима Европске уније, односно у конкретном случају, питању унапређења области права

путника, даљим усклађивањем са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, Уредбом (ЕЗ) број 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају и Директивом (ЕУ) бр. 2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје

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

Наведено под 2) и 3)

- 5) Која промена се предлаже?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је, у складу са из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021, покренуло поступак за доношење Нацрта закона о изменама и допунама Закона о железници.

Наведеним Нацртом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају и то пре свега у области права путника. Ово усклађивање се пре свега односи на обавезе железничких превозника, управљача станица, продаваца карата и организатора путовања у циљу пружања помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу, авансне уплате у случају смрти путника.

Члан 20. (97а) Нацрта закона, којим се врши усклађивања са ЕУ прописом, и који због финансијског утицаја који може имати на железничког превозника, предвиђено је да почне да се примењује на дан интеграције железничког транспортног тржишта Републике Србије у железничко транспортно тржиште Европске уније. Док је за чл. 99а, 100а, 100б и 100в предвиђена примена годину дана од дана ступања на снагу овог закона.

Поред тога, Нацртом закона врши се унапређење поступка доношења измена и допуна Изјаве о мрежи од стране управљача инфраструктуре, унапређује се утврђивање јавног интереса и експропријација, прецизирају одређене одредбе и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

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

Промена је неопходна у предложеном обиму, у циљу потпуне и прецизне примене свих одредби Закона о железници, како би се избегло погрешно и произвољно тумачење закона, као и ради даље хармонизације са претходно наведеним ЕУ прописом.

- 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 учеснике на тржишту железничких услуга, односно превознике у железничком саобраћају и кориснике железничких услуга (путнике и кориснике услуга превоза робе). С обзиром на одложену примену члана 20. Нацрта закона, по ступању наведене одредбе на снагу, иста ће имати утицај на железничког превозника за превоз путника и саме путнике чији ће положај у значајној мери бити унапређен с обзиром на садржај одредбе.

Такође пружањем помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу унапређује се њихов положај и доступност железничких станица и возних средстава.

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

Даље унапређење положаја и права путника у железничком саобраћају могуће је изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају. Нацрт овога закона такође је израђен и очекује се његово усвајање у наредном периоду.

- 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*).

С обзиром на дуг период одложене примене наведене одредбе која се односе на права путника (дан интеграције железничког транспортног тржишта Републике Србије у железничко транспортно тржиште Европске уније или дан почетка пуне примене Транспортне заједнице), није релевантно говорити о нумеричким показатељима *status-a quo* за конкретан случај с обзиром да примена наведене одредбе зависи од економске и финансијске снаге и ефикасности постојећег (или будућих) железничког превозника за превоз путника, али и стања железничке инфраструктуре.

Што се осталих одредби тиче, оне су таквог карактера да их није могуће на практичан начин представити квантитативним показатељима нити евалуирати њихов тренд у

будућем периоду. Оно што је извесно јесте да са порастом ефикасности железничког превозника и квалитета услуге коју пружа (набавка савремених возних средстава) и унапређењем железничке инфраструктуре која је основни предуслов квалитета железничке услуге свакако се (након пада показатеља који су нужна последица поменутих интервенција на инфраструктури) може очекивати пораст броја путника и других показатеља квалитета.

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 још увек није дошло до пуне примене наведених одредби.

Ово нарочито има смисла ако се узме у обзир чак и да су државе чланице ЕУ имале право на одложено примену већине наведених одредби до 2022. године. Додатно, најављена измена законодавног оквира у ЕУ у наредном периоду отвара питање неизвесности останка наведених одредби у постојећој мери и постојећем облику.

### **ПРИЛОГ 3:**

#### **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, између осталог, треба да резултује унапређењем права и положаја путника, нарочито у погледу права особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу којима се овим одредбама додатно гарантује једнак приступ услугама железничког превоза. Такође, прецизирањем одређених одредби постиже се већа правна извесност за све учеснике на тржишту, што има позитиван утицај на активности на целом тржишту.

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:

- 1) Усклађивање са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају у области права путника чиме се постиже унапређење њиховог положаја,
- 2) Усклађивање са Уредбом (ЕЗ) број 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају и Директивом (ЕУ) бр. 2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје
- 3) Усклађивање терминологије
- 4) Отклањање недостатака у формулацији из важећег закона и других недостатака техничке природе.

Крајњи ефекат ових промена јесте унапређење права путника, њихова заштита и побољшани положај, као и унапређење осталих активности на железничком тржишту, нарочито кроз усаглашавање динамике односно рокова за подношење захтева за трасу од стране превозника као и рока за објаву изјаве о мрежи од стране управљача инфраструктуре.

Поред тога прецизирање правила везаних за обавезу јавног превоза су такође обухваћена овим изменама.

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?

Примену одредби које се односе на права путника могуће је пратити кроз повећање броја превезених путника и смањење броја поднетих жалби Дирекцији за железнице које се односе на угроженост њихових права.

**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?

Нема алтернативних мера осим одговарајуће измене и допуне Закона.

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?

Поред уведене санкције (новчане казне), разматране су и друге рестриктивне мере али је утврђено да због природе одредбе, односно прекршаја, примена подстицајних мера није могућа.

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.

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?

Изабрана опција неће имати значајније ефекте на јавне приходе и расходе, осим у случају омогућавања приступа железничким станицама особама са инвалидитетом, кроз усаглашавање са техничким спецификацијама интероперабилности, што може у одређеној мери утицати на повећане издатке управљача инфраструктуре.

Имајући у виду одложену примену одредбе која се односи на област права путника, односно авансну исплату у случају смрти, када би се наведена одредба примењивала без одлагања, иста би могла имати негативан утицај на финансијско-економску одрживост железничког предузећа „Србија Воз“ а.д. а самим тим и на буџет РС с обзиром да је главни извор прихода наведеног предузећа надокнада за обавезу јавног превоза која се додељује на основу уговора са Владом.

Период одложене примене гарантује довољан временски период за финансијску консолидацију предузећа, повећање ефикасности пословања и завршетак одређеног дела инфраструктурних пројеката који ће обезбедити довољан ниво квалитета железничког превоза.

- 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. На дугорочном плану, није једноставно проценити неопходност финансијских средстава.

- 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?

Нацрт закона неће створити додатне трошкове за привреду до ступања на снагу одредби са одложеном применом. Користи привреди могу да се огледају кроз побољшано планирање саобраћаја тиме што је рок за подношење захтева за трасом и објављивање изјаве о мрежи сада прилагођен потребама самих превозника (корисницима превоза - привреде) и могућностима управљача инфраструктуре.

- 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?

Видети под 1).

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

Видети под 1).

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

Није релевантно.

- 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?

Доћи ће до повећања обавеза запосленог железничког особља у смислу омогућавања равноправног приступа услугама особама са инвалидитетом и смањеном покретљивошћу. Ове се у целини унапређује квалитет услуге железничког саобраћаја.

**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 са одложеном применом, потенцијално остварити материјалну корист путницима у случају смрти путника на другачији начин него што је то сада уређено. Остале одредбе ће углавном имати позитиван нематеријални ефекат пре свега на путнике, тј. кориснике железничких услуга, без негативних материјалних ефеката.

- 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 популације.

- 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 путнике са инвалидитетом или смањеном покретљивошћу с обзиром да се Нацртом закона гарантује једнак приступ услугама у возу овој категорији путника као и обавеза превозника, управљача станица и др. у погледу помоћи овим лицима.

- 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 путника, нарочито оних са инвалидитетом или смањеном покретљивошћу на начин описан у оквиру претходних одговора.

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?

Није релевантно.

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

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 путника 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 никакав 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 никакав 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.

- 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 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?

Да. Утицај се огледа у правној сигурности у области права железничких превозника и корисника њихових услуга.

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

Није релевантно.

- 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?

Додатно, потребно је остварити финансијку консолидацију и ефикасност националног железничког превозника за превоз путника како би био у стању да спроведе одредбу са одложеном применом из овог Нацрта закона.

**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)?

Кроз могућност давање мишљења и рад радне групе обезбеђена је подршка свих кључних заинтересованих страна и циљених група.

- 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. Нацртом закона се не предвиђа спровођење јавних набавки.

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

На краткорочном плану не постоји ризик спровођења изабране опције. На средњорочном и дугорочном плану постоји неизвесност финансијске способности превозника да спроведе прописану обавезу са одложеном применом. Поред тога, присутна је неизвесност даљег обликовања законског оквира у овој области на нивоу ЕУ нарочито у области права путника.