

**Који показатељи се прате у овој области, који су разлози због којих се прате и које су њихове вредности?**

Имајући у виду да могућност закључивања оквирних споразума између управљача инфраструктуре и железничких превозника раније није постојала у домаћем законодавству, тренутно не постоје ни адекватни показатељи који се прате у овој области.

**Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе?**

Додела капацитета железничке инфраструктуре спроводи се сваке године, у складу са поступком и правилима утврђеним у Закону о железници и Изјави о мрежи коју објављује управљач инфраструктуре, а на основу захтева за трасама које подносе железнички превозници.

С обзиром да на српским железницама, тренутно, не постоји мањак капацитета нису уочени значајнији проблеми који се односе на доделу капацитета железничке инфраструктуре. Међутим, имајући у виду тенденцију пораста броја приватних превозника (тржиште је формално отворено средином 2016. године, док у 2019. години укупно 10 превозника активно послује на тржишту), интензивна улагања у квалитет железничке инфраструктуре, и друге напоре за развој тржишта, у наредном периоду је реално очекивати још већи пораст броја приватних превозника, али и укупне атрактивности железничког саобраћаја која би довела до пораста количине превезене робе.

Овај пораст броја превозника и количине робе која се превози железницом повећава и ризик за појавом мањка капацитета на одређеним деоницама али и потребу за бољим планирањем железничког капацитета. Један од начина за боље планирање капацитета јесте могућност закључивања оквирних споразума, јер путем њих железнички превозници добијају извесну правну сигурност када је у питању капацитет који ће захтевати у периоду на који се оквирни споразум односи.

**Која промена се предлаже? Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?**

Предлогом уредбе о начину закључивања и садржини оквирних споразума за доделу капацитета железничке инфраструктуре (у даљем тексту: Предлог уредбе) успоставља се законодавни оквир за пружање могућности закључивања оквирних споразума између управљача инфраструктуре и подносиоца захтева (железничких превозника).

На железничком тржишту Европске уније пре 12 година извршена је потпуна либерализација тржишта за железнички превоз робе, а нешто касније и за превоз путника. Ово је омогућило да приватни железнички превозници несметано саобраћају на европском железничком тржишту. Исти овај поступак спроведен је и у Републици Србији где је отварање тржишта спроведено на националним нивоу и успостављена конкуренција на истом, и као резултат, средином 2019. године је на железничком тржишту, поред двоје државних, активно и осам приватних превозника.

Овим Предлогом уредбе пружа се могућност управљачу инфраструктуре да са подносиоцима захтева закључује оквирне споразуме на период који по правилу не прелази

## Анализа ефеката прописа

пет година. Оквирним споразумом се не прецизирају детаљно трасе возова већ се настоји да се, прецизирањем карактеристика понуђеног капацитета инфраструктуре који је потребан подносиоцу захтева, задовоље легитимне комерцијалне потребе подносиоца захтева. Управљач инфраструктуре има право да не пружа могућност закључивања оквирних споразума, што наводи у Изјави о мрежи.

Оквирним споразумима управљачу инфраструктуре се обезбеђује боље планирање капацитета железничке инфраструктуре док се превозницима обезбеђује одређена правна сигурност са циљем ефикаснијег улагања у услуге и планирања пословања током периода дужег од једног периода важења реда вожње.

Боље планирање од стране управљача инфраструктуре проистиче из чињенице да му оквирни споразум пружа могућност да благовремено сагледа потребе за капацитетом железничких превозника са којима је има закључене оквирне споразуме, и на тај начин једноставније дефинише и планира своју понуду (трасе воза) и смањи ризик од потенцијалних конфликтних захтева за трасу.

Такође, закључивањем оквирних споразума и објављивањем изјава о оквирном капацитету (у којима се даје преглед додељеног оквирног капацитета и преглед доступног капацитета), обезбеђује се транспарентно додељивање оквирног капацитета како би потенцијални подносиоци захтева имали приближну представу колико је вероватно да ће њихови каснији захтеви бити одобрени. **Ова транспарентност се постиже тиме што јавна доступност и садржај изјаве о 9**

### **На које циљне групе ће утицати предложена решења у Уредби?**

Решења из Предлога уредбе утицаће на управљача јавне железничке инфраструктуре, подносиоце захтева за капацитетом инфраструктуре и Дирекцију за железнице (регулаторно тело).

Наиме, управљач инфраструктуре се опредељује да ли пружа могућност закључивања оквирних споразума, а подносиоцима захтева се у том случају оставља подношења захтева за закључивање истог.

Дирекција за железнице, у складу са својом регулаторном улогом, одобрава продужење рока за почетак коришћења оквирног капацитета под условима дефинисаним Предлогом уредбе, затим даје претходно одобрење продужења временског оквира (који по правилу износи максимално 24 сата), даје претходно одобрење за увођење додатних критеријума који се узимају у обзир приликом координације у случају конфликтних захтева за оквирним споразумима, одобрава одлуку управљача инфраструктуре да истим критеријумима одреди другачији значај, има могућност да затражи измену удела капацитета који је управљач инфраструктуре наменио за оквирне споразуме, као и могућност да захтева доказе о благовременој исплати казни дефинисаних оквирним споразумом од управљача инфраструктуре.

Такође, решења из Предлога уредбе утицаће и на саме кориснике железничких услуга с обзиром да оквирни споразуми обезбеђују лакше планирање и одређену правну сигурност железничким превозницима када је у питању будућа додела капацитета.

## Анализа ефеката прописа

Лакше планирање пословања железничким превозницима је омогућено тако што кроз закључени оквирни споразум са управљачем инфраструктуре они за наредни период до (по правилу) пет година прецизирају своје потребе за капацитетом и добијају извесну правну сигурност када је у питању додела траса возова, што им омогућава лакше преговарање и закључивање дугорочних послова као и уговора о превозу са комитентима и корисницима железничког саобраћаја. Ова правна сигурност постиже се тако што се приликом спровођења поступка координације (услед појаве конфликтних захтева за трасу), у складу са критеријумима које дефинише управљач инфраструктуре у Изјави о мрежи, даје предност захтевима за трасу који су поднети на основу оквирног споразума.

Поред тога, чланом 14. Предлога уредбе предвиђена је могућност (која раније није постојала) да се захтеви за трасама нађу у конфликту са постојећим оквирним споразумима, и у том случају се извршава начин штити интерес превозника који је закључио оквирни споразум тиме што се тада (пре него што је уопште и поднет захтев за трасом) покреће поступак координације на основу члана 37. Закона о железници.

**Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? Шта се предметном променом жели постићи? Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе? На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?**

Увођењем могућности закључивања оквирних споразума чини се још један корак у правцу усклађивања прописа Републике Србије којима се регулише железница са прописима ЕУ, чиме се постиже унапређење железничког система у складу са тржишним принципима.

Како пружање оквирних споразума нису обавеза управљача инфраструктуре, у складу са овом уредбом, у случају одлуке управљача инфраструктуре да пружи ту могућност, биће омогућено ефикасније планирање и додела железничког инфраструктурног капацитета.

Општи и посебни циљеви овог Предлога уредбе усклађени су важећим документима јавних политика имајући у виду да је имплементација у домаће законодавство *Имплементационе уредбе Комисије (ЕУ) бр. 2016/545 од 7. априла 2016 о процедурама и критеријумима који се односе на оквирне споразуме за доделу железничког инфраструктурног капацитета* предвиђена Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније (2017-368, I квартал 2020. године). Поред тога, Предлог уредбе је усклађен и са

Као показатељ учинка остваривања општих циљева Предлога уредбе може се узети однос **броја траса које су захтеване и које су у каснијем поступку додељене** на основу оквирних споразума, јер свака траса додељена на основу оквирног споразума је, практично, траса која би била додељена у редовном поступку доделе капацитета или као *ad hoc* траса, што је у административном и техничком смислу компликованији поступак.

Такође, уколико је овај однос ближи броју 1, то би значило и ефикасно и успешно коришћење захтеваног капацитета што би значило да је планирање како од стране управљача инфраструктуре тако и од стране превозника на високом нивоу. Аналогно томе, што је овај однос већи од 1, превозници су лошије планирали своје потребе што условно речено има негативан утицај на управљача инфраструктуре.

## Анализа ефеката прописа

Имајући у виду да је могућност закључивања оквирних споразума новина на српским железницама, посебно је значајно је пратити динамику овог показатеља, односно његову временску прогресију.

### **Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава?**

На основу Изјава о мрежи за 2019. годину различитих држава ЕУ, управљачи инфраструктуре су подељени по питању могућности пружања оквирних споразума.

Примера ради, у Словачкој није могуће закључити оквирни споразум, у Аустрији постоји та могућност али на период од највише једног важења реда вожње, док је у Немачкој, Француској и Словенији могуће закључити оквирни споразум на период од највише пет година.

Без обзира на ову подељеност, а имајући у виду да је Имплементациона уредба Комисије (ЕУ) 2016/545 о процедурама и критеријумима који се примењују на оквирне споразуме за доделу железничког инфраструктурног капацитета донета 7. априла 2016. године, реално је очекивати да ће све већи број управљача инфраструктуре у ЕУ у наредним годинама увести ову могућност и објавити то у својим Изјавама о мрежи.

### **Које трошкове које ће ова уредба проузроковати привредним субјектима?**

Примена ове уредбе, у начелу, неће проузроковати никакве значајне трошкове привредним субјектима.

### **Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?**

Предлогом уредбе не уводе се организационе, управљачке и институционалне промене. Управљач инфраструктуре, ради примене ове уредбе, усклађује Изјаву о мрежи са њеним одредбама и објављује изјаве о оквирном капацитету.

### **Да ли је финансијске ресурсе за спровођење уредбе потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?**

За спровођење Предлога уредбе није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

### **Да ли је уредба у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?**

Предлог уредбе је у складу са Законом о железници и Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније.