

**Анализа ефеката Нацрта закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу 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 области која је предмет Нацрта закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају (у даљем тексту: Нацрт закона) показатељи који се прате су 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 наставку је дат приказ ових показатеља по годинама:

- 1) 2016. година: 6,08 милиона
- 2) 2017. година: 5,62 милиона
- 3) 2018. година: 5,08 милиона
- 4) 2019. година: 4,18 милиона, и
- 5) 2020. година: 2,6 милиона.

Истичемо да је осетни пад у броју превезених путника узрокован великим бројем затвора пруга и потешкоћа у саобраћају узрокованих великим бројем радова на обнови и реконструкцији железничке инфраструктуре, али и епидемијом заразне болести COVID-19. Поред овог показатеља, прате се и показатељи квалитета железничке услуге, попут просечног времена кашњења (у минутама), просечног времена кашњења у односу на возове који касне (у минутама) и проценат возова који касни. Просечно време кашњења по возу у току 2018. године износило је 4 минута, просечно време кашњења у односу на возове који касне износило је 21 минут, док је проценат возова који касни био 19,7%. У току 2019. године, просечно време кашњења по возу износило је 7 мин, просечно кашњење у односу на возове који касне износило је 17 минута док је 24,67% проценат возова који касне. У 2020. години, просечно време кашњења по возу износило је 5 мин, просечно кашњење у односу на возове који касне 16 минута, док је 30% проценат возова који касне. Поред тога, с обзиром да су предмет овог Нацрта закона претежно облигациони односи између превозника и путника, односно њихова права, у складу са Законом о железници, уведена је обавеза Дирекције за железнице као регулаторног тела да поступа у складу са притужбама путника. Дирекција је од ступања овог закона на снагу (јун) до сада примила и поступила по укупно 17 притужби путника. Исход ових поступака Дирекција објављује у свом годишњем извештају о регулисању тржишта железничких услуга.

- 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 уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 38/15). Током примене овог закона уочена је неусклађеност терминологије са важећим Законом о железници („Службени гласник РС”, број 41/18) , што не треба да чуди с обзиром да је Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају донет 2015. године. Овде је пре свега реч о дефиницијама појмова попут железничког превозника, управљача инфраструктуре, управљача станице и појмова везаних за одвијање комбинованог транспорта. Поред терминологије, уочени су проблеми у тумачењу прописа који су последица непотпуне формулације одређених одредаба или недовољно прецизне формулације. Наведени недостаци доводе до разлике између позитивне праксе и формулисаних одредби. Пример овога може бити превоз кола као превозног средства који се у пракси поред колског, обавља и товарним листом, док формулација у закону наводи на то да се ова врста превоза може обављати само са колским листом као превозном исправом.

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

Закон о железници и План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године (нова Транспортна стратегија је тренутно у фази израде).

Значај Закона о железници за промену која се предлаже огледа се у исправљању недоследности у коришћењу терминологије из овог закона у Нацрту закона, док се значај Плана развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године 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.

- 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 динамиком 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 уговорима о превозу у железничком саобраћају.

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 услове и правила у погледу повраћаја и накнаде цене карте у случају кашњења воза, као и права особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу које користе услугу железничког превоза. Чланови 14б и 14в (накнада путницима у случају кашњења воза) почињу да се примењују две године од дана ступања на снагу овог закона из разлога финансијског утицаја на железничког превозника и тренутног већег обима радова на инфраструктури који негативно утичу на тачност и поузданост железничке услуге. Ставови 2, 3. и 4. члана 14г (обавеза обезбеђивања хране, смештаја и алтернативног превоза путницима у случају кашњења) почињу да се примењују наредног дана од дана приступања Републике Србије Европској унији, односно даном почетка пуне примене Транспортне заједнице у складу са чланом 40. Уговора о оснивању транспортне заједнице („Службени гласник РС”, број 11/17) и чланом 1. Протокола VI – Прелазни аранжмани између Европске уније, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране, ако почетак те пуне примене наступи пре приступања Републике Србије Европској Унији.

Поред тога, Нацртом закона врши се усклађивање терминологије коришћене у важећем закону са Законом о железници, као и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

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

Промена је неопходна у предложеном обиму, односно увођењем одредби које се односе на услове и правила у погледу повраћаја и накнаде цене карте у случају кашњења воза, као и права особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу које користе услугу железничког превоза. Поред тога врши се усклађивање терминологије коришћене у важећем закону са Законом о железници и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

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 превоза). Пре свега, с обзиром на наведене одредбе са одложеном

применом, Нацрт закона ће по ступању наведених одредби на снагу имати утицај на железничког превозника за превоз путника и саме путнике чији ће положај бити унапређен имајући у виду одредбе о повраћају цене карте у случају кашњења воза, обавезу превозника да обезбеди алтернативни превоз, али и одредбе о равноправном приступу железничким услугама особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

- 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 железници у оном делу који се не односи на облигационе односе (који предмет Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају) – Нацрт овог закона је у припреми и планирано је његово упућивање у процедуру усвајања.

- 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 период одложене примене наведених одредби које се односе на права путника, није релевантно говорити о нумеричким показатељима *status-a quo* за конкретан случај с обзиром да примена наведених одредби зависи од економске и финансијске снаге и ефикасности постојећег (или будућих) железничког превозника за превоз путника, али и стања железничке инфраструктуре. Овде се пре свега мисли на обавезу железничког превозника да исплати надокнаду путнику у виду повраћаја цене карте у случају кашњења воза. 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 и епидемије COVID-19) 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 одложену 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. С друге стране, један од примера земље у којој се примењују релевантне одредбе Уредбе (ЕЗ) 1371/2007, а која је у одређеној мери упоредива са Србијом, је Словенија. У Словенији је, примера ради, током 2018. године просечно кашњење возова износило 4,5 минута на 100 километара (углавном из разлога одржавања инфраструктуре), али се оно није у значајнијој мери односило на саобраћај путничких возова. Само је 11 путничких возова отказано у истом периоду што представља 0,009% укупног броја. Током 2018. године, укупно је поднето 1340 захтева путника, који су обрађени у складу са прописима, од чега се 146 односило на кашњења возова. Свих 146 је обрађено у прописаном року. Што се тиче особа са инвалидитетом и особа смањеном покретљивошћу и њиховог приступа железничким услугама, 129 особа је у складу са захтевом користило услуге превоза међународним возовима, док је 225 користило градске или приградске железничке услуге.

### **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, пре свега, ради подизања нивоа квалитета услуге превоза путника железницом, што и јесте основни циљ Уредбе (ЕЗ) 1371/2007, али ради даље интеграције домаћег тржишта железничких услуга у тржиште ЕУ, кроз усаглашавање регулаторног оквира, што на крају треба да резултује унапређењем права путника, нарочито у погледу повраћаја и накнаде цене карте у случају кашњења воза, као и права особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу којима се овим одредбама додатно гарантује једнак приступ услугама железничког превоза. 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 доведе 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 и унапређење положаја путника као стране у уговору о превозу и подизање ефикасности железничког транспорта.
- 2) Усклађивање са терминологијом коришћеном у Закону о железници.
- 3) Отклањање недостатака у формулацији из важећег закона и других недостатака техничке природе.

- 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?

По ступању на снагу одредби са одложеном применом које се тичу права путника, остваривање општих и посебних циљева могу се пратити како повећањем укупног броја превезених путника железницом тако и смањењем броја притужби поднетих Дирекцији за железнице од стране путника а које се односе на предмет регулисања наведених одредби. Још један од веома важних циљева јесте тај да одредбе о одштети путника у случају кашњења треба да имају мотивишући ефекат за железничког превозника да послује ефикасно. Ово је могуће пратити укупним и просечним временом кашњења возова, затим уделом возова који касне до 15 минута у укупном броју полазака возова на годишњем нивоу (%).

#### **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?

Нису предвиђене никакве рестриктивне мере, осим што је железничким превозницима утврђен минимум квалитета односно права која су гарантована кориснику превоза.

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. Наведена опција је, између осталог, предвиђена и Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021.

## **ПРИЛОГ 5:**

### **Кључна питања за анализу финансијских ефеката**

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

Имајући у виду одложеност примене одредаба које се односе на област права путника, а у првом реду повраћај цене карте у случају кашњења, тешко је проценити утицај на јавне приходе и расходе. Када би се наведене одредбе примењивале без одлагања, у постојећим условима радова на инфраструктури који резултују чешћим кашњењима возова, исте би имале негативан утицај на финансијско-економску одрживост железничког предузећа „Србија Воз“ а.д. (и других потенцијалних превозника) 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. Након ступања на снагу одредби са одложеном применом, могу се очекивати додатни трошкови превозника које ће исти морати да исплати на име накнаде путницима за кашњење услуге превоза. Овај износ се тешко може проценити, с обзиром да зависи пре свега од динамике и утицаја који радови на модернизацији железничке инфраструктуре имају на тачност превозника. Међутим, може се апроксимацијом, тј. уз одређене претпоставке доћи до процене оквирног износа. Наиме, просечан број путника у возовима превозника „Србија Воз“ а.д. у 2018. години био 65, просечан приход од продатих карата износио 184 дин, укупан број реализованих полазака возова 60093 (отказано 4309), док је проценат возова који касни био 19,7%. Ако се узме у обзир претпоставка да сваки 20. воз касни више од 60 минута (5%), може се очекивати да ће превозник на име накнаде путницима за кашњења од преко 60 минута, морати да исплати 35,9 милиона дин.

Процент 5% је претпоставка која је начињена узимајући у обзир да ће се радови на модернизацији и реконструкцији железничке инфраструктуре наставити у средњерочном периоду, као и да ће исти имати веома висок утицај на тачност превозника (дакле, ради се о горњој граници).

Напомена: сви наведени подаци се односе искључиво на возове који су предмет уговора о обавези јавног превоза (велика већина укупног броја возова) с обзиром да се за њих прати већи обухват показатеља.

- 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?

Дугорочно гледано, одредбе са одложеном применом које се односе на права путника, могу деловати као стимуланс железничком превознику са повећање ефикасности с обзиром да одредбе намећу финансијске обавезе превознику у случају кашњења воза или проблема у реализацији истог. Овим се постиже повећање квалитета железничке услуге на тржишту транспортних услуга.

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

Одговор је дат под 2).

- 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?

Није релевантно.

**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 кашњења воза или других поремећаја у саобраћају кроз наметање обавезе железничком превознику да исплати накнаду путнику у наведеним случајевима.

- 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 у погледу помоћ овим лицима приликом укрцавања и искрцавања из воза. Поред тога, у складу са Уредбом, посебна пажња ће бити посвећена пружању информација лицима с посебним потребама и лицима са смањеном покретљивошћу у вези са доступношћу железничких услуга, условима приступа железничким возилима и њиховом опремом. Обезбеђивање ових услова представља додатну обавезу за превознике

- 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, између осталог, под 3).

- 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?

Изабрана 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.

## **ПРИЛОГ 8:**

### **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.

## **ПРИЛОГ 9:**

### **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 капацитет 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 путника и минимум права који су овим Нацртом гарантовани путнику.

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?

Ради пуне примене одредби са одложеном применом неопходан је завршетак периода масовних инвестиција у железничку инфраструктуру што ће довести до подизања квалитета железничких услуга. Додатно, потребно је остварити финансијску консолидацију и ефикасност националног железничког превозника како би би у стању да спроведе одредбе Нацрта закона.

## **ПРИЛОГ 10:**

### **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)?

С обзиром на одложеност примене одређених одредби, није неопходна подршка заинтересованих страна у наредном краткорочном периоду. Спровођење изабране опције је приоритет за доносиоце одлука с обзиром да је доношење предвиђено Националним програма за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021.

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 прописане обавезе у случају даљег постојања истог или већег утицаја који инфраструктурни радови имају на редовитост железничког саобраћаја. Поред тога, присутна је неизвесност даљег обликовања законског оквира у овој области на нивоу ЕУ с обзиром на ограниченост финансијске способности већине железничких превозника за превоз путника у ЕУ.