

Анализа ефеката

Нацрт закона о интероперабилности железничког система

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 интероперабилности железничког система (у даљем тексту: Нацрт закона) прати се број издатих сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу елемената структурних подсистема, број издатих сертификата о верификацији структурних подсистема, број издатих дозвола за тип возила, број издатих дозвола за коришћење структурних подсистема (инфраструктурних и возила), као и број суспендованих или одузетих сертификата.

Наведени показатељи се прате са циљем праћења развоја железничког сектора, како у погледу одобравања нових подсистема (инфраструктуре и возила) тако и развоја пратеће индустрије.

Дирекција за железнице је од свог оснивања 2005. године до данас издала:

- 30 сертификата о усаглашености елемената структурних подсистема;
 - 5 сертификата о погодности за употребу елемената структурних подсистема;
 - 135 сертификата о верификацији железничких возила;
 - 36 дозвола за тип железничких возила;
 - 1673 дозвола за коришћење железничких возила која нису усаглашена са ТСИ;
 - 19 додатних дозвола за коришћење железничких возила која су усаглашена са ТСИ;
 - 131 додатних дозвола за коришћење железничких возила која нису усаглашена са ТСИ;
- У посматраном периоду није било суспензије или одузимања сертификата и дозвола.

Година	Дозволе за тип возила	Додатне за коришћење возила	Дозволе за коришћење подсистема	Возила уписана у регистар
2019.	/	24	18	279
2020.	1	38	2	1190
2021.	2	24	16	303
Укупно	3	86	36	1772

У посматраном периоду (2018-2022. година) превезено је укупно 19.996.222 путника и 50.037.600 тона робе и то према следећем распореду:

Година	Број путника	Количина робе
2018.	5.062.000	12.297.000
2019.	4.190.000	11.475.000
2020.	2.605.615	8.910.700
2021.	2.773.607	8.802.800
2022.	5.365.000	8.552.100
УКУПНО	19.996.222	50.037.600

Што се тиче показатеља који се односе на време задржавања возова на границама, треба истаћи да се не могу са прецизношћу дати подаци о чекању само из једног разлога, нпр. због техничке неусаглашености возова на границама. Генерално, времена задржавања на граничним прелазима треба посматрати са резервом, имајући у виду да су поред техничке неусаглашености, дуга времена задржавања могућа из бројних разлога: инфраструктурни радови, недостатак или ограничење капацитета тј. трасе у суседној држави, технологија обављања граничних процедура, административне процедуре код примопредаје возова (провера кочења и слично) или друга национална правила, царина) додатне провере на границама, царина и слично.

Просечна старост теретног колског парка „Србија Карго“ а.д. износи 44 године, док просечна старост локомотивског возног парка „Србија карго“ а.д. износи 42 године. Што се тиче стања возног парка у железничком путничком саобраћају, односно „Србија Воз“ а.д, старосна структура вучних возила (обухваћене и дизел и електричне локомотиве, као и дизел и електро возови) се креће у границама између 30 и 50 година, док просечна старост путничких кола износи око 50 година.

- 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 тренутно важећи Закон о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, број 41/18).

Током примене овог закона уочени су одређени недостаци у погледу примене прописа ТСИ и националних прописа, пријављивања националних прописа Европској Комисији, вођења прописаних регистара возила и инфраструктуре, недовољно јасно дефинисаних услова које треба да испуни тело за оцењивање усаглашености и др.

Решења у закону су базирана на прописима ЕУ, конкретно Директиве о интероперабилности 2008/57, који такође наведену проблематику нису довољно прецизно дефинисали, недовољног правног основа за потпуно уређење материје подзаконским актима и др.

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 2022-2025, као и Одлука о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године.

Приликом израде Нацрта закона су биле узете у обзир основне смернице из Одлуке о Националном програму јавне железничке инфраструктуре у оном делу који се односи на планове развоја техничких перформанси инфраструктуре у складу са европским стандардима интероперабилности.

Поред тога, важећи пропис јавних политика у области од значаја за промену која се предлаже јесте тренутно важећи Закон о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, број 41/18), којим се уређују услови које треба да испуни железнички систем у Републици Србији у циљу постизања његове интероперабилности путем дефинисања оптималног нивоа техничке усклађености, олакшања, побољшања и развоја услуга железничког превоза. Ти услови се односе на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, унапређење, обнову, експлоатацију и одржавање делова железничког система, као и на стручне квалификације, здравствене и безбедносне услове који се примењују на особље које учествује у експлоатацији и одржавању железничког система.

Нацрт закона је у складу са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске Уније усаглашен са четвртим железничким пакетом, конкретно са Директивом (ЕУ) 2016/797 о интероперабилности железничког система у оквиру Европске уније, чиме ће се отклонити уочени недостаци у важећем закону и створити услови за унапређење интероперабилности и ефикасности железничког система и његову хармонизацију са европским железничким системом и приступ европском железничком транспортном тржишту.

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

Одређени проблеми у примени важећег закона су уочени и они су наведени у тачки 2) Прилога 2 ове анализе.

Поред тога, евидентно је да постоји већи број старих железничких возила (која су била у експлоатацији пре 5. маја 2005. године), пре свега теретних кола, која се користе већ дуги низ година, а која нису уписана у национални регистар железничких возила јер, иако за већину тих возила постоји претпоставка да су имала дозволу за коришћење у железничком саобраћају, имаоци железничких возила из различитих разлога не могу да их прибаве (дозволе издате пре више од 40 година се загубиле, реструктурирање и подела предузећа, промене адресе, промене власника возила и сл.).

Наиме, у периоду до формирања Дирекције за железнице, дозволе за коришћење железничких возила издавала је Заједница југословенских железница, железничко-транспортне организације, министарство надлежно за послове саобраћаја и органи локалне самоуправе, у зависности од врсте и намене возила и законских прописа који су важили у тренутку издавања дозвола.

Доношењем Закона о железници 18. фебруара 2005. године („Службени гласник РС”, број 18/05), образована је Дирекција за железнице, као посебна организација у систему државне управе Републике Србије, којој је одредбама члана 79. Закона о железници, између осталог, дато у надлежност издавање дозвола за коришћење железничких возила.

Дозволе издате од стране Дирекције за железнице, као и сва пратећа документација, од дана када је почела са издавањем дозвола су доступне и води се њихова евиденција, међутим, значајан број дозвола које је издала Заједница југословенских железница, као и пратећу документацију за издавање дозвола, нити поседују имаоци возила, нити је познато где се налазе остали примерци дозвола и документације које су преузеле тадашње „Железнице Србије” након престанка рада Заједнице југословенских железница, ступањем на снагу Закона о железници („Службени гласник РС”, број 18/05).

Из горе наведених разлога један број железничких возила не поседује дозволу за коришћење и не може бити уписан у национални регистар железничких возила, па се та возила у складу са важећим прописима, не могу користити у железничком саобраћају. Инспектори за железнички саобраћај, поступајући у складу са прописима, издају решења о искључивању таквих возила из саобраћаја.

Тачан број старих железничких возила за која имаоци немају и нису у могућности да прибаве дозволу није могуће са сигурношћу утврдити, а према сазнањима Дирекције за железнице тај број је оквирно:

- 645 теретних кола чији је ималац био национални железнички превозник,
- 140 теретних кола и 7 вучних возила чији је ималац привредно друштво у приватном власништву и
- један број железничких возила који није могуће са сигурношћу утврдити, чији су власници/имаоци други привредни субјекти, укључујући и возила која се користе само на индустријским колосецима.

Такође, у складу са важећим прописима, уколико возила не поседују дозволу, као што је то случај са предметним возилима, у циљу добијања дозволе потребно је извршити поступак верификације предметних возила, у смислу члана 19. Закона о интероперабилности железничког система, а у складу са одредбама Правилника о оцењивању усаглашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема, верификацији структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема („Службени гласник РС”, број 5/16).

У поступку верификације возила, на основу поднетог захтева, Дирекција за железнице уколико су испуњени сви прописани услови издаје сертификат о испитивању типа и сертификат о верификацији појединачног возила који одговара типу, а након тога се подноси захтев за издавање дозволе за тип возила, у смислу члана 22. Закона о

интероперабилности железничког система. Након издавања дозволе за тип возила подноси се захтев за издавање дозволе за коришћење појединачног возила, у смислу члана 27. истог закона и Дирекција за железнице издаје дозволу за коришћење у железничком саобраћају за предметно возило.

Међутим, проблем је што на наведена железничка возила није могуће или је врло тешко применити важећа законска решења, односно спровођење целог поступка верификације возила на основу којег се издаје дозвола за тип возила и појединачна дозвола за коришћење, јер су предметна возила стара 30 и више година и као таква не испуњавају данас важеће техничке захтеве и/или обзиром на старост неизвесно је да ли би успешно прошла потребна типска испитивања.

Посебан проблем је и то што је одређени број таквих возила од стране власника/ималаца издат у закуп привредним субјектима којима су створени велики проблеми у пословању због тога што су тренутно та возила искључена из саобраћаја у складу са прописима по решењу Републичких инспектора за железнички саобраћај.

Из наведеног разлога, уколико се одустане од измене закона, уочени проблеми и даље ће постојати, без могућности да се реше.

5) Која промена се предлаже?

Најбитније промене у Нацрту закона су:

- проширење области примене ТСИ на цео железнички систем тј. на све новоизграђене, унапређене или обновљене подсистеме;
- смањење броја националних прописа јер ће се уместо њих примењивати ТСИ;
- дефинисање „верзије” и „варијанте” типа возила чиме се дефинише када је потребна нова дозвола за тип возила, што у важећем закону није било јасно дефинисано;
- решавање статуса великог броја постојећих железничких возила за која се не може пронаћи дозвола за коришћење, због чега нису могла бити уписана у национални регистар железничких возила, за која ће се дозвола за коришћење издавати по поједностављеном поступку;
- прецизирање обавеза железничког превозника да пре употребе возила провери да ли је за возила која уврштава у воз издата дозвола за коришћење и да ли су возила прописно регистрована, да ли су возила усклађена са трасом и да ли су правилно уврштена у састав воза обави прописане провере;
- детаљно дефинисање услова које мора да испуни тело за оцењивање усаглашености, како пријављено тело, тако и именовано тело;
- регистрација возила у Европском регистру возила када се за то стекну услови;
- обавеза управљача инфраструктуре да обезбеди тачност, потпуност, доследност, правременост и ажурирање података о инфраструктури и њихово достављање у регистар инфраструктуре (РИНФ). РИНФ апликација је интернет апликација коју успоставља и одржава Агенција.

Проширење области примене ТСИ на целокупни железнички систем имаће пре свега позитиван утицај на железничке превознике јер ће са својим возилима која испуњавају захтеве ТСИ моћи несметано да учествују у међународном саобраћају. Применом ТСИ на инфраструктуру испуњава се и обавеза из ратификованог Споразума о формирању транспортне заједнице.

Важећи ТСИ су: ТСИ теретна кола, ТСИ локомотиве и путничка возна средства, ТСИ бука, ТСИ инфраструктура, ТСИ енергија, ТСИ контрола, управљање и сигнализација, ТСИ безбедност у железничким тунелима, ТСИ лица са смањеном покретљивошћу, ТСИ телематске апликације за превоз робе, ТСИ телематске апликације за превоз путника, ТСИ регулисање и управљање саобраћајем.

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

Промене су неопходне 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.

Циљне групе на која ће предложена решења имати ефекте су управљачи железничке инфраструктуре, железнички превозници, произвођачи железничке опреме, Дирекција за железнице, ресорно министарство и тела за оцењивање усаглашености.

Решења у овом закону су примењивана у постојећем Закону о интероперабилности железничког система, те неће имати већих измена на процедуре које се већ обављају са привредним субјектима укљученим у железнички саобраћај. Сва решења ће у перспективи имати позитиван утицај на:

- све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја, тј. железничке превознике, управљача инфраструктуре, привредна друштва и друга правна лица који врше превоз за сопствене потребе, из разлога што ће ефикаснијом применом овог закона, Закона о безбедности у железничком саобраћају и Закона о железници бити створени услови за бржи развој целокупног железничког система и безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја. Решења у овом закону имаће индиректан утицај на све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја. Кључна решења утицаће на субјекте регулације подстичући их да поштују новопредложена решења;

- Дирекцију за железнице, којој ће и овим законом бити дата овлашћења за доношење прописа од значаја за интероперабилност железнице, као и за издавање одговарајућих дозвола и сертификата. Једина нова надлежност Дирекције је вођење прелиминарног поступка који се покреће на захтев подносиоца захтева, са циљем да се подносиоцу захтева да мишљење да ли је његов приступ припреми захтева за издавањем дозвола коректан.

- привреду Републике Србије у целини, а посебно на железничку индустрију (произвођаче и ремонтере), али и друге учеснике у делатности железничког саобраћаја, због тога што ће побољшавањем и заокруживањем правног уређивања тог вида саобраћаја у складу са законодавством Европске уније у перспективи доћи до пораста интересовања за саобраћај железницама, како у Републици Србији, тако и у оним европским земљама које

имају интерес за одвијање железничког саобраћаја преко територије Републике Србије, са могућношћу конкурентности наших фирми и на европском тржишту, прихватањем дозвола за коришћење подсистема и чинилаца интероперабилности, односно техничким спецификације интероперабилности – ТСИ;

- на све кориснике услуга железничких предузећа, и у путничком и у теретном саобраћају, јер ће кроз примену ТСИ бити подигнут ниво железничког саобраћаја и тиме ће обезбедити додатну конкурентност са другим видовима саобраћаја а са посебним освртом на безбедност железничког саобраћаја, приступ службеним местима, организацију службених места, комфор током вожње и др.

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 остали би нерешени уочени проблеми у примени важећег закона што би се негативно одразило на конкурентност железничког транспорта и његову интеграцију у европски железнички систем.

Година	Дозволе за тип возила	Додатне за коришћење возила	Дозволе за коришћење подсистема	Возила уписана у регистар
2019.	/	24	18	279
2020.	1	38	2	1190
2021.	2	24	16	303
Укупно	3	86	36	1772

У зависности од развоја железничког саобраћаја у Републици Србији, у наредном периоду очекује се набавка нових возила.

11) Како 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)?

Искуства држава чланица Европске уније које су ове промене већ спровеле су позитивна. **Директива која је транспонована у овај нацрт закона се примењује од средине јуна 2019. године.**

Искуства ЕУ применом интероперабилности у железничком саобраћају у претходном периоду се огледа у повећању броја путничких и теретних километара у железничком саобраћају, повећању броја међународних путничких и теретних возова, повећању броја пруга на којима се примењује ERTMS, смањењу времена за ауторизацију железничких возила (од стране ЕРА), повећање предвидивости и тачности возова на граничним прелазима и слично. Треба имати у виду да су 2020. као и 2021. година биле специфичне услед кризе изазване Ковидом-19, тако да се поједини резултати који су били предвиђени нису реализовали у оном обиму као што је планирано (нпр. повећање удела железнице на железничком тржишту), те нису у довољној мери репрезентативни да би се проценио напредак интероперабилности железничког система у ЕУ.

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 са прописима ЕУ, што на крају треба да допринесе унапређењу конкурентности наших железничких превозника и повећању интероперабилности и конкурентности јавне железничке инфраструктуре Републике Србије за обављање међународних превоза железницом.

Циљ овог закона, као и Директиве о интероперабилности која је транспонована у закон је унапређење железничког сектора и пружање бољег квалитета превозне услуге.

Конкретан циљ кој се предвиђа овом директивом јесте успостављање услова које треба испунити за постизање интероперабилности железничког система ЕУ како би се дефинисао и постигао оптималан ниво техничке усклађености и на тај начин омогућило олакшање, побољшање и развој железнице, односно стварање јединственог железничког подручја (тржишта). Поменути услови се тичу пројектовања, изградње, стављања на тржиште, стављања у рад, надоградње, обнављања, рада и одржавања делова тог система, као и професионалне квалификације и здравствених и безбедносних услова који важе за особље које доприноси на његов рад и одржавање. На тај начин ће се допринети побољшању железнице као система што би требало да допринесе повећању конкурентности железнице на транспортном тржишту, па самим тим, а посебно имајући у виду његове еколошке и енергетске предности у односу на друге видове саобраћаја, и постизању циљева Зеленог договора, односно очувању животне средине у будућности.

- 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).

Предлогом закона постиже се нарочито:

- постепен прелазак на примену европских техничких прописа – ТСИ, чиме се стварају услови за постизање интероперабилности железничког система Републике Србије и његове конкурентности на међународном железничком транспортном тржишту;
- вођење прописаних регистара возила и инфраструктуре чиме се олакшава железничким превозницима правилан састав возова и провера њихове техничке усклађености са трасама које користе;
- производња возила, њихових делова и опреме за инфраструктуру у складу са хармонизованим прописима - ТСИ омогућиће произвођачима пласирање производа на међународно тржиште.

- 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. Доношење новог закона предвиђено је Планом рада Владе за 2023. годину. Такође, Националним програм за усвајање правних тековина Европске уније предвиђено је усвајање новог закона, ради усаглашавања са Директивом 2016/797/ЕЗ.

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

Остваривање општих и посебних циљева видеће се кроз повећање броја возова, броја превезених путника и тона робе у унутрашњем и међународном саобраћају. Међутим, имајући у виду значајне инфраструктурне радове на железничкој мрежи који су започети у претходном периоду и чија је реализација у току или је планирана за наредни период, не може се са поузданошћу дати прецизна процена утицаја на обим саобраћаја из наведених разлога. У наставку је дата табела са процењеним подацима у вези остваривања циљева у периоду од 2023. до 2025. године.

Година	Почетна вредност 2023.	2024.	Циљна вредност 2025.
Број путничких возова у железничком саобраћају	112.660	130.000	150.000
Број теретних возова у железничком саобраћају	15.490	16.000	17.000
Број превезених путника у унутрашњем железничком саобраћају	5.226.000	6.000.000	7.000.000
Број превезених путника у међународном железничком саобраћају	131.000	150.000	200.000

Број превезене робе у међународном железничком саобраћају (тоне)	6.300.800	6.500.000	7.000.000
Број превезене робе у унутрашњем железничком саобраћају (тоне)	2.499.200	3.000.000	3.500.000

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?

Циљ/циљеви из директиве се не могу испунити на други начин сем доношења новог закона.

Разматрајући могућности за другачије решење напред наведених предлога за измене, прошло се кроз неколико фаза:

- у току анализе разматран је status quo – даље поступање по важећем Закону о интероперабилности железничког система. Будући да је важећи закон усклађен са Директивом 2008/57/ЕЗ, а да је дошло до измене исте новом Директивом 2016/797/ЕЗ, ова опција није дала решење.

- идеја доношење закона којим би се изменио и допунио важећи Закон о интероперабилности железничког система у смислу корекције проблема уочених у реализацији важећег закона је била могућа опција, али имајући у виду обим измена, као и опредељење Европске комисије да се донесе нова директива, ова опција није прихваћена.

- доношење новог Закона о интероперабилности железничког система је једино решење за остваривање циљева и отклањање уочених недостатака.

- 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 ни подстицајне мере.

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

Нису идентификоване институционално-управљачко-организационе мере 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 доношење новог Закона, који је усклађен са новом Директивом из четвртном пакета ЕУ прописа, односно Директивом 2016/797/ЕЗ.

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?

Изабрана опција неће додатно утицати на јавне приходе и расходе јер су све финансијске обавезе (таксе за издавање сертификата, дозвола и сл.) већ предвиђене

важећим Законом, а њихова висина је утврђена Законом којим се уређују републичке административне таксе - Тарифни број 148.

Поред тога, у току је инвестициони циклус улагања у железничку инфраструктуру процењене вредности око 7,2 милијарде евра који подразумева реализацију инфраструктурних пројеката који имају за циљ усклађивање се ТСИ (потпуно или делимично) и који су у фази извођења радова, припреме техничке документације или обезбеђивања финансијских средстава за њихову реализацију. У вредност свих појединачних пројеката укључена су и финансијска средства потребна за испуњење захтева интероперабилности, која су у односу на величину средстава намењених за саме пројекте занемарљива.

Нови административни поступак из надлежности Дирекције за железнице који ће се плаћати РАТ је прелиминарни поступак који је објашњен у тачки 7) Прилога 2.

Из надлежности Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре се не уводе нови административни поступци, већ само мењају два постојећа за које је већ важећим законом дефинисано да се приликом њиховог подношења већ врши плаћање таксе за административног поступак, тако да ово не утиче на додатно на приходе, односно трошкове.

- 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 потребно оснивање нових институција, реструктурирање постојећих и обука државних службеника.

- 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?

Изабрана опција ће имати утицај на произвођаче на тржишту интероперабилне опреме и стварања унутрашњег тржишта. Произвођачи ће да пласирају своје производе који су усклађени са ТСИ и на међународном тржишту.

Примена ТСИ се односи на новоизграђена возила, тако да постојећа возила могу и даље да се користе, односно изабрана опција у том смислу неће имати утицај на железничке превознике, управљача железничке инфраструктуре и саму инфраструктуру.

Примена ТСИ контрола, управљање и сигнализација омогућава брзине веће од 160 km/h под условом да су нове пруге пројектоване за такве брзине.

Нови систем ће утицати на повећање комерцијалне брзине железничког саобраћаја с обзиром да ће његовом применом успоставити јединствени железнички простор (тржиште) што ће, између осталог, довести и до смањења времена чекања на границама услед међусобне усаглашености. Такође, примена ЕРТМС-а ће утицати и на повећање оперативне брзина возила, као и на унапређење безбедности одвијања железничког саобраћаја.

Доношење новог закона неће проузроковати никакве нове трошкове привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката, који већ нису предвиђени важећим законом. Висина такси за издавање исправа предвиђених овим законом је већ утврђена Законом којим се уређују републичке административне таксе - Тарифни број 148.

Додатни трошак за поједине привредне субјекте је такса за спровођење прелиминарног поступка. Овај поступак није обавезан већ се покреће на захтев странке и представља фазу пре подношења захтева за издавање дозволе за коришћење. Прелиминарни поступак је једна врста консултантске услуге у коме Дирекција за железнице анализира и оцењује информације и документацију коју ће странка касније поднети уз захтев за издавање дозволе за коришћење и указује на евентуалне недостатке које треба кориговати, тако да кад дође време да странка поднесе захтев за издавање дозволе за коришћење документација буде уредна и комплетна.

- 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?

Да. Примена новог закона и хармонизација техничких прописа и њихова примена ће повећати конкурентност привредних субјеката из Републике Србије на

домаћем и иностраном тржишту, тако што ће се његовом применом елиминисати препреке за наступ на међународном тржишту.

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?

Донекле. Проширење области примене ТСИ на цео железнички систем захтеваће у извесној мери примену нових техничко-технолошких решења која се пре свега односе на подсистем контрола, управљање и сигнализација.

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.

ПРИЛОГ 7:

Кључна питања за анализу ефеката на друштво

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

Изабрана опција не проузрокује трошкове грађанима. Користи које се могу очекивати у будућем периоду су пружање бољег квалитета услуга путницима. Побољшања квалитета железничких услуга у теретном и путничком саобраћају произилази пре свега из побољшања безбедности и ефикасности одвијања железничког саобраћаја а огледаће се нпр. кроз повећање комерцијалне брзине возова, побољшање стања подсистема применом ТСИ, а нарочито применом нових стандарда које превозници и управљачи треба да испуне а односе се на побољшање свих параметара квалитета железничке услуге (брзина, комфор, приступачност, безбедност, сигурност и друго), затим побољшања безбедности и сигурности у тунелима и возилима и слично. Поред тога, када се оствари отварање тржишта на међународном нивоу, очекује се да на граничним прелазима не долази до замене локомотива, чиме би се убрзало бављење у овим железничким станицама, а тиме и смањило време путовања међународних возова.

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?

Ефекти реализације изабране опције немају штетних утицаја.

- 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)?

Овим нацртом закона, као и важећим утврђен је општи захтев које мора да испуни железнички систем, а који се односи на приступачност, односно подсистеми инфраструктуре и возних средстава морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у циљу обезбеђења њиховог приступа под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања или уклањањем препрека, као и применом одговарајућих мера. Ово укључује пројектовање, изградњу, обнову, унапређење, одржавање и експлоатацију предметних делова подсистема који су приступачни јавности.

Изабрана опција ће позитивно утицати на особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу јер ТСИ која се односи на приступачност железничког система особама са инвалидитетом и особама смањене покретљивости дефинише техничке услове за изградњу приступних путева, перона, рампи, железничких возила и тоалета у њима, постављање разних ознака и информација прилагођених инвалидима, слабовидим лицима и сл.

- 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)?

У Републици Србији у овом тренутку постоје два тела за оцену усаглашености и то за структурне подсистеме:

- инфраструктура;
- енергија;
- контрола, управљање и сигнализација – пружни део;
- контрола, управљање и сигнализација – део у возилу;
- железничка возила – теретна кола.

Све то оставља простор за формирање нових тела за оцену усаглашености, на територији Републике Србије чиме би се остваривао прилив средстава од сертификације производа и подсистема.

Са успостављањем нових тела за оцену усаглашености проширио би се рад низа лабораторија и других стручних институција чиме би се заокружио неопходан процес испитивања. Тиме се стичу услови за укључивање државних институција и других привредних субјеката који се начелно баве калибрацијом и баждарењем мерних уређаја и апарата.

Прецизираним уређивањем система интероперабилности железнице подстаћи ће се интересовање домаћих и страних привредних субјеката за добијање одговарајућих дозвола и сертификата како би могли да испуне услове везане за структурне подсистеме и након тога започну обављање одређених делатности на територији Републике Србије.

- 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.

Изабрана опција не утиче на цене транспортних услуга.

У складу са Законом о железници, железнички превозници који пружају услуге превоза робе и путника послују према тржишним принципима, а Влада даје сагласност на висину цене приступа железничкој инфраструктури.

Теоретски посматрано, интероперабилност физички повећава пропусну моћ пруга стога би у перспективи требала да утиче на повећање међународног путничког и теретног саобраћаја. Само отварање тржишта и обезбеђивање безбедног и несметаног кретања возова доводи до повећања конкуренције међу железничким предузећима.

Код путничког саобраћаја би се то посебно огледало у новим стандардима које превозници и управљачи треба да испуне, а који би доста унапредили комфор током приступа железничкој инфраструктури и коришћења возила и услуга током путовања, на шта највише утичу ТСИ за лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу.

Све наведено би позитивно утицало на отварање нових међународних линија које би уз подизање нивоа услуга представљале јефтинију и ефикаснију алтернативу другим видовима саобраћаја.

Подизање нивоа железничког саобраћаја би такође позитивно утицало на смањење броја несрећа и повређених у друмском саобраћају, што није занемарљиво.

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

Није релевантно.

- 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?

Да и то позитивно.

У ТСИ која се односи на „железничка возила“ се дефинишу технички услови за заштиту од буке изазване железничким саобраћајем. Предузимањем неопходних мера како би се окружење заштитило буке изазване кретањем и кочењем возила као и мера да се насељена подручја физички заштите од буке уз помоћ разних техничко-технолошких решења, елиминише се један од највећих недостатака железничког саобраћаја у области заштите животне средине. То ствара могућност за ефикасније коришћење земљишта у близини железничког подручја без штетних утицаја по окружење.

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

Изабрана опција 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?

Објашњено под тачком 1) овог прилога.

- 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?

Изабрана опција 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?

Изабрана опција 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?

Изабраном опцијом не уводе се организационе, управљачке или институционалне промене.

Нацртом закона о интероперабилности железничког система предвиђено је да Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у сарадњу са Дирекцијом за железнице донесе подзаконске акте:

1. којим се прописује План имплементације техничких спецификација интероперабилности за Републику Србију;

Нацртом закона о интероперабилности железничког система предвиђено је да Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре доноси подзаконске акте:

2. којим се прописују подаци које садржи захтев за одступање од примене ТСИ-ја, формат и начин доставе захтева и образац за представљање пројекта у поодмаклој фази развоја,

Нацртом закона о интероперабилности железничког система предвиђено је да Дирекција за железнице доноси подзаконске акте:

1. о поступцима и модулима за оцењивање усаглашености и погодностима за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању усаглашености и погодностима за употребу, техничкој документацији која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодностима за употребу, садржину и образац сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, садржину и образац декларације о усаглашености и садржину и образац декларације о погодности за употребу,
2. о елементима структурних подсистема који подлежу оцењивању усаглашености и погодности за употребу, поступцима и модулима за оцењивање усаглашености и погодности за употребу, техничкој документацији која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу, садржину и образац сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, садржину и образац декларације о усаглашености и садржину и образац декларације о погодности за употребу,
3. о поступцима и модулима за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема, поступак верификације у случају промене у подсистему, поступак верификације у случају промене у подсистему пуштеном у рад без декларације о верификацији, садржину и образац сертификата о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији измењеног дела подсистема пуштеног у рад без декларације о верификацији и садржину и образац прелазне изјаве о верификацији,
4. о поступцима издавања дозволе, документацији која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржини и образац дозволе за коришћење и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем,
5. о поступцима издавања дозволе за тип возила, документацији која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за тип возила, садржини и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржини и образац дозволе за тип возила,
6. којим се прописују параметри које је потребно проверити у вези са издавањем додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са техничким спецификацијама интероперабилности,
7. којим се прописују поступак и услови за издавање дозвола из чл. 27-30. Нацрта закона, поступак у случају измена на возилу за које је већ издата дозвола за коришћење, документација која се прилаже уз захтев за издавање дозвола, садржина и образац дозволе за коришћење возила у међународном и унутрашњем саобраћају и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем,
8. којим се прописују спецификације и формат података регистра инфраструктуре, архитектуру информационог система који подржава регистар инфраструктуре, коришћење регистра инфраструктуре, и рокове за достављање података.

Нацртом закона о интероперабилности железничког система предвиђено је да Дирекција за железнице објављује Техничке спецификације интероперабилности у „Службеном гласнику Републике Србије”.

- 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?

Постојећа јавна управа (Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Дирекција за железнице) има одређене капацитете, али они су континуирано ангажовани и на другим пословима, тако да треба предузети мере за повећање квантитета капацитета за спровођење изабране опције односно потребно је повећати број запослених на овим пословима и потребно је предузети мере за подизање квалитета континуираним обучавањем и усавршавањем запослених из ове материје која се стално мења и надограђује.

Када је у питању Дирекција за железнице, потребно је повећати број запослених и попунити упражњена радна места предвиђена Правилником о унутрашњем уређењу и систематизацији радних места у Дирекцији за железнице. Потребан број запослених није довољан за све планиране активности не само на оне које се односе на интероперабилност. Међутим, због расположивих буџетских средстава није могуће повећање броја запослених.

Додатна обука запослених у органима државне управе (МГСИ и Дирекција) није потребна.

Примена ТСИ на инфраструктуру и на возила захтева додатну обуку запослених код управљача инфраструктуре и железничких превозника.

- 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 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?

Да. Рад свих органа и тела предвиђен Нацртом закона је јаван и транспарентан. Све исправе које се издају су јавно доступне. Сви технички прописи предвиђени Нацртом закона морају да испуне одређени број основних захтева од којих је први безбедност железничког саобраћаја.

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

У Нацрту закона је на недвосмислен и транспарентан начин утврђено који су услови за исуњење одређених обавеза на основу којих поступају и Дирекција за железнице и министарство надлежно за послове саобраћаја. Уколико буде потребно детаљније уредити одређени сегмент, односно обавезе исте ће бити уређене подзаконским актом.

- 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?

Нема потребе за додатним мерама.

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)?

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?

Спровођење изабране опције не захтева обезбеђивање додатних финансијских средстава у односу на решења из важећег закона.

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

Не.