

АНАЛИЗА ЕФЕКТА
УРЕДБЕ О ОДРЕЂИВАЊУ ДРЖАВНИХ ПУТЕВА ПО КОЈИМА СЕ МОРА
ОБАВЉАТИ ТРАНЗИТНИ САОБРАЋАЈ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА КРОЗ РЕПУБЛИКУ
СРБИЈУ („ТРАНЗИТНИ КОРИДОР“)

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?

Законом о јавној својини („Сл. гласник РС“, бр. 72/11, 88/13, 105/14, 104/16 - др. закон, 108/16, 113/17, 95/18 и 153/20) у члану 10. став 2. прописано је да се добрима у општој употреби у јавној својини, у смислу овог закона, сматрају оне ствари које су због своје природе намењене коришћењу свих и које су као такве одређене законом (јавни путеви, јавне пруге, мост и тунел на јавном путу, прузи или улици, улице, тргови, јавни паркови, гранични прелази и др).

Безбедни путеви су приоритет сваке државе и један су од показатеља степена развоја једне државе. Имајући у виду да путеве, као добра у општој употреби користи огроман број људи-корисника пута, то је увек на првом месту безбедност саобраћаја на путевима и учесника у саобраћају. Стога је, један од најважнијих задатака, очување и заштита путне мреже како би се на путевима безбедно обављао саобраћај.

С обзиром да највећи негативан утицај на мрежу путева имају теретна возила, посебно на мрежу државних путева нижег реда, у циљу заштите државних путева од прекомерне употребе, продужења њихове безбедне експлоатације, повећања прихода од наплате путарине и безбедности саобраћаја, овом Уредбом одређују се транзитни коридори за теретни транзитни саобраћај кроз Републику Србију. Теретни транзитни саобраћај се са граничних прелаза на којима се врши теретни саобраћај, усмерава постојећом мрежом државних путева IB и II реда на примарну мрежу државних путева IA реда (аутопутеве).

Подаци о саобраћајним незгодама по евиденцији Агенције за безбедност саобраћаја:

Незгоде које су се догодиле на путевима 2021. године и 2022. године, а евидентирана је група „утицај пута и путне околине“

Категорија пута	2021				2022*			
	SN POG	SN POV	SN MŠ	SN UK	SN POG	SN POV	SN MŠ	SN UK
Državni put IA reda	4	25	257	286	1	17	219	237
Državni put IB reda	10	107	262	379	9	105	245	359
Državni put IIA reda	14	133	227	374	22	140	199	361
Državni put IIB reda		25	51	76	4	23	38	65
Lokalni put	6	64	96	166	5	78	100	183
Nekategorisani put	4	29	26	59	4	16	19	39
Nepoznato		1		1				0
Prolazak DP IB kroz naselje	4	50	50	104	5	35	51	91
Prolazak DP IIA kroz naselje	5	61	81	147	6	55	70	131
Prolazak DP IIB kroz naselje	4	25	24	53		22	24	46

Ulica nižeg reda	5	150	209	364	5	169	194	368
Ulica višeg reda	11	175	461	647	11	266	537	814
Ukupno	67	845	1744	2656	72	926	1696	2694
				0				* подаци су прелиминарни

Укупни приходи од наплате путарине у 2021. годину износили су 33.021.943.299 динара, а у 2022. години 36.219.405.241 динара. Пројектовани приход од наплате путарине у 2023. години износи око 40 милијарди динара, а за 2024. годину немамо прецизнију процену због изградње нових деоница, али оквирно између 10 и 12% већи приход у односу на 2023. годину.

У вези са пројектованим приходом од наплате путарине за теретна возила на путевима нижег реда анализа прихода од наплате путарине на путевима нижег реда, коју је израдио Сектор за наплату путарине, ЈП „Путеви Србије“ приказује следеће пројекције:

Државни путеви и Републике Србије	Број деоница	Број деоница под наплатом	Дужина деонице (km)	Годишњи приход од ТТ и АВ (IV кат.) за 2022. (еври)
укупно:	583	520	6.088,516	164.360.814,03 €
Обилазница Београда, петља Батајница - петља Б.Поток	8	8	40,989	16.686.908,97 €
Путеви IB реда	370	330	3.488,290	110.227.295,17 €
Путеви IIА реда	205	182	2.559,237	37.446.609,90 €

Примена наведених мера, поред очувања државних путева и повећања безбедности саобраћаја има за циљ и увећање прихода од наплате путарина. Имајући у виду да су до сада превозници избегавали обављање транзитног саобраћаја на државним путевима IA реда (аутопутевима), а због наплате путарине, имало је за последицу коришћење путева нижег реда и њихову прекомерну употребу, а што је узрочно доводило до њиховог оштећења и бржег пропадања. Лоше стање путева има утицај и угрожаваће безбедности саобраћаја и повећања броја саобраћајних незгода.

У току 2022. године за редовно одржавање – летње одржавање државних путева IB и II реда утрошено је укупно 6.762.723.787,43 динара са ПДВ-ом, а за 2021. годину 10.344.725.757,69 динара са ПДВ-ом. У Програму пословања за 2023. годину планирана су средства у износу од 7.438.996.166,17 динара са ПДВ-ом (реализација ће зависти од расположивих средстава), а за 2024. годину 8.182.895.782,79 динара са ПДВ-ом (реализација ће зависти од расположивих средстава).

- 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 предметној области се није спроводио документ јавне политике и прописа.

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

Не постоје важећи прописи који уређују област усмеравања транзитног саобраћаја на територији Републике Србије.

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

Регулисањем руте кретања транзитног саобраћаја на територији Републике Србије утиче се на транзитни саобраћај возилима или скупом возила са или без терета чија укупна маса прелази 7,5 тона.

Уочени су проблеми у области транзитног саобраћаја теретних возила и они се односе на негативан и лош утицај на државне путеве нижег реда који се прекомерним проласком оваквих возила оштећују и уништавају, што угрожава безбедност саобраћаја и учесника у саобраћају. Имајући у виду да је тешко спроводиво, имајући у виду трасе обављања превоза, ограничити унутрашњи превоз теретним возилима, то је оствариво и могуће код теретних возила која су у транзиту, односно која само пролазе кроз Републику Србију и немају на територији наше државе утовар и истовар.

Уништавање државних путева, првенствено путева нижег реда има негативан утицај на безбедност саобраћаја, али и изискује далеко већа средства за одржавање тих путева, него она која би била потребна у редовним условима, односно са смањеним коришћењем ових путева од стране теретних возила.

- 5) Која промена се предлаже?

Предлаже се да се кретање транзитног саобраћаја возилима или скупом возила са или без терета чија укупна маса прелази 7,5 тона ограничи само на кретање државним путевима IA реда (аутопутевима), а тамо где то није могуће и државним путевима IB и II реда. Наведена возила би се државним путевима IB и II реда кретала само у околностима када не постоји друга могућност повезивања граничних прелаз Републике Србије и суседних држава са државним путевима IA реда (аутопутевима).

Табеларни преглед државних путева којим би се одвијао транзитни саобраћај кроз Републику Србију.

Државни путеви IA реда	
Ознака пута	Опис
A1	државна граница са Мађарском (гранични прелаз Хоргош) – Нови Сад – Београд – Ниш – Врање – државна граница са Македонијом (гранични прелаз Прешево)

Државни путеви IA реда	
Ознака пута	Опис
A2	Београд (веза са државним путем А1 – петља Сурчин југ) – Обреновац – Лајковац – Љиг – Горњи Милановац – Прељина – Чачак – Паковраће (веза са државним путем I Б 23)
A3	државна граница са Хрватском (гранични прелаз Батровци) – Београд (веза са државним путем А1 – петља Београд)
A4	Ниш (веза са државним путем А1 – петља Трупале) – Пирот – Димитровград – државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина)
A5	Појате (веза са државним путем А1 – петља Појате) – Крушевац

Државни путеви IB реда	
Ознака пута	Опис
10	Београд (веза са државним путем I Б 13) – Панчево – Вршац – државна граница са Румунијом (гранични прелаз Ватин)
11	државна граница са Мађарском (гранични прелаз Келебија) – веза са државним путем А1 (петља Суботица југ)
12	веза са државним путем I Б 11 – Сомбор – Оџаци – Бачка Паланка – Нови Сад – Зрењанин – Житиште – Нова Црња – државна граница са Румунијом (гранични прелаз Српска Црња)
13	петља Ковилово – Београд (веза са државним путем I Б 10)
15	Бездан – Сомбор – Кула – Врбас – веза са државним путем А1 (петља Врбас)
16	државна граница са Хрватском (гранични прелаз Бездан) – Бездан
17	државна граница са Хрватском (гранични прелаз Богојево) – Српски Милетић
18	Вршац – Стража – Бела Црква - државна граница са Румунијом (гранични прелаз Калуђерово)
19	Ердевик – Кузмин – државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Сремска Рача)
20	веза са државним путем А3 (петља Сремска Митровица) – Сремска Митровица – Богатић – државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Бадовинци)
21	Петроварадин – Ириг – Рума – Шабац
21	Ваљево (обилазница)
22	Прељина – Краљево – Рашка – Нови Пазар – Рибариће – државна граница са Црном Гором (гранични прелаз Мехов Крш)
23	Крушевац – Краљево (веза са државним путем 22)
23	Паковраће (веза са државним путем А2 – петља Паковраће) – Пожега – Ужице – Чајетина – Нова Варош – Пријепоље – државна граница са Црном Гором (гранични прелаз Гостун)
26	Шабац – Лозница – државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Мали Зворник)
27	Лозница – Осечина – Ваљево – Лајковац (веза са државним путем А2 – петља Лајковац)
28	Мали Зворник – Љубовија – Рогачица – Костојевићи – Ужице (веза са државним путем I Б 23)

Државни путеви IБ реда	
Ознака пута	Опис
28	Сушица – Кремна – државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Котроман)
31	Рашка – Лепосавић – Косовска Митровица – Вучитрн – Приштина – Урошевац – државна граница са Северном Македонијом (гранични прелаз Ђенерал Јанковић)
32	Рибариће – Зубин Поток – Косовска Митровица
33	веза са државним путем А1 (петља Пожаревац) – Пожаревац (веза са државним путем IБ 34)
33	Неготин (веза са државним путем IБ 35) – државна граница са Бугарском (гранични прелаз Мокрање)
34	Пожаревац (веза са државним путем IБ 33) – Велико Градиште – Голубац – Доњи Милановац – Поречки мост – веза са државним путем IБ 35
35	државна граница са Румунијом (гранични прелаз Ђердап) – Кладово – Неготин – Зајечар – Књажевац – Сврљиг – веза са државним путем А4 (петља Малча)
35	веза са државним путем А1 (петља Мeroшина) – Мeroшина – Прокупље – Куршумлија – Подујево – Приштина – Липљан – Штимље – Сува Река – Призрен – државна граница са Албанијом (гранични прелаз Врбница)
36	Параћин (веза са државним путем А1 – петља Параћин) – Бољевац – Зајечар – државна граница са Бугарском (гранични прелаз Вршка Чука)
39	Приштина – Долац
40	Владичин Хан (веза са државним путем А1 – петља Владичин Хан) – Сурдулица – Власинско језеро
41	Бујановац (веза са државним путем А1 – петља Бујановац југ) – Гњилане – Урошевац – Штимље
45	Долац – Ђаковица – државна граница са Албанијом (гранични прелаз Морина)

Државни путеви IА реда	
Ознака пута	Опис
100	Нови Сад – Петроварадин
108	Бачка Паланка (веза са државним путем IБ 12) – државна граница са Хрватском (гранични прелаз Бачка Паланка)
120	државна граница са Хрватском (гранични прелаз Шид) – Шид
120	Кузмин (веза са државним путем А3 – петља Кузмин) – Кузмин (веза са државним путем IБ 19)
121	државна граница са Хрватском (гранични прелаз Сот) – Шид – Адашевци (веза са државним путем А3 – петља Адашевци)
122	државна граница са Хрватском (гранични прелаз Љуба) – Ердевик
170	Рогачица – Бајина Башта
171	Дуб – Бајина Башта – државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Бајина Башта)
191	Бистрица – Прибој – државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Увац)

Државни путеви IIА реда	
Ознака пута	Опис
231	Власинско језеро – Босилеград – државна граница са Бугарском (гранични прелаз Рибарци)
233	Давидовац – Света Петка – државна граница са Северном Македонијом (гранични прелаз Прохор Пчињски)
248	Ђаковица – државна граница са Албанијом (гранични прелаз Ђафа Прушит)
258	Давидовац – Бујановац (веза са државним путем А1 – петља Бујановца север)

Ради повезивања са државним путевима, транзитни саобраћај би се обављао и на општинским путевима ОП2, веза са државним путем А1 (петља Змај) – Нова Галеника - петља Ковилово и ОП3, веза са државним путем А1 (петља Батајница) –Нова Галеника.

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

Примена предложених мера је неопходна, а у обиму који је наведен у претходној табели. Примена наведених мера је у циљу заштите државних путева од прекомерне употребе, продужења њихове безбедне експлоатације, повећања прихода од наплате путарине и безбедности саобраћаја.

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

Циљна група су превозници који обављају транзитни саобраћаја на територији Републике Србије, возилима или скупом возила са или без терета чија укупна маса прелази 7,5 тона.

Доношењем ове Уредбе превозници који су у транзиту кроз нашу државу биће усмерени на државне путеве I А реда-аутопутеве и мораће плаћати накнаду за коришћење путева, односно путарину, чиме ће се повећати приходи управљача државних путева и самим тим и средства која ће бити уложена у одржавање државних путева, чиме се постиже крајњи циљ-безбедност саобраћаја и учесника у саобраћају.

Тренутно превозници у транзиту избегавају обављање превоза аутопутевима како би избегли плаћање путарине и користе путеве нижег реда, који су због прекомерне употребе теретних возила у лошем стању и изискују сталне радове на одржавању.

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

Не постоје важећи документи јавних политика којим би се могла остварити жељена промена.

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

Мишљења смо да промену није могуће остварити применом важећих прописа.

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

Уколико се одустане од интервенције, status quo ће имати утицај на убрзано пропадање коловозне конструкције државних путева нижих категорија што ће имати негативан утицај на безбедност саобраћаја и учесника у саобраћају.

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)?

Сличан модел усмеравања транзитног саобраћаја постоји у суседној Републици Хрватској која је донела Правилник о одређивању јавних цеста по којима се мора одвијати транзитни промет теретних возила кроз Републику Хрватску.

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).

С обзиром да највећи негативан утицај на мрежу путева имају теретна возила, посебно на мрежу државних путева нижег реда, жељена промена има за циљ заштиту државних путева од прекомерне употребе, продужења њихове експлоатације, повећање прихода од наплате путарине и унапређење безбедности саобраћаја

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).

Као посебни циљеви могу се дефинисати:

- повећање средстава од наплате путарине
- уштеде у одржавању путева нижих категорија, а кроз њихову заштиту од прекомерне употребе
- уштеде у издвајању за надокнаду штете настале услед саобраћајних незгода.
- Повећањем безбедности саобраћаја утицаће се на смањење броја саобраћајних незгода.

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?

Општи и посебни циљеви су усклађени са приоритетним циљевима Владе.

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

- повећање средстава од наплате путарине

Укупни приходи од наплате путарине у 2021. годину износили су 33.021.943.299 динара, а у 2022. години 36.219.405.241 динара. Пројектовани приход од наплате путарине у 2023. години износи око 40 милијарди динара, а за 2024. годину немамо прецизнију процену због

изградње нових деоница, али оквирно између 10 и 12% већи приход у односу на 2023. годину.

У вези са пројектованим приходом од наплате путарине за теретна возила на путевима нижег реда анализа прихода од наплате путарине на путевима нижег реда, коју је израдио Сектор за наплату путарине, ЈП „Путеви Србије“ приказује следеће пројекције:

Државни путеви и Републике Србије	Број деоница	Број деоница под наплатом	Дужина деонице (km)	Годишњи приход од ТТ и АВ (IV кат.) за 2022. (еври)
укупно:	583	520	6.088,516	164.360.814,03 €
Обилазница Београда, петља Батајница - петља Б.Поток	8	8	40,989	16.686.908,97 €
Путеви IB реда	370	330	3.488,290	110.227.295,17 €
Путеви IIA реда	205	182	2.559,237	37.446.609,90 €

- уштеде у одржавању путева нижих категорија, а кроз њихову заштиту од прекомерне употребе;

-за редовно одржавање – летње одржавање државних путева IB и II реда за 2022. годину утрошено је укупно 6.762.723.787,43 динара са ПДВ-ом, а за 2021. годину 10.344.725.757,69 динара са ПДВ-ом. Планирана средства за 2023. годину су у износу од 7.438.996.166,17 динара са ПДВ-ом, а за 2024. годину 8.182.895.782,79 динара са ПДВ-ом. Када се транзит усмери на аутопутеве, очекује се **смањење трошкова** одржавања државних путева нижег реда за око 15%.

- уштеде у издвајању за надокнаду штете настале услед саобраћајних незгода; Управљач државних путева нема евиденцију о укупном наплаћеним накнадама штете настале у саобраћајним незгодама у којима је узрок незгоде било стање пута, али се применом Уредбе очекује да ће судских поступака по овом основу бити мање, јер ће пут мање доприносити настанку штете, с обзиром на боље стање путне мреже.

- Повећањем безбедности саобраћаја утицаће се на смањење броја саобраћајних незгода

Незгоде које су се догодиле на путевима 2021. године и 2022. године, а евидентирана је група „утицај пута и путне околине“

Категорија пута	2021				2022*			
	SN POG	SN POV	SN MŠ	SN UK	SN POG	SN POV	SN MŠ	SN UK
Državni put IA reda	4	25	257	286	1	17	219	237
Državni put IB reda	10	107	262	379	9	105	245	359
Državni put IIA reda	14	133	227	374	22	140	199	361
Državni put IIB reda		25	51	76	4	23	38	65
Lokalni put	6	64	96	166	5	78	100	183
Nekategorisani put	4	29	26	59	4	16	19	39

Nepoznato		1		1					0
Prolazak DP IB kroz naselje	4	50	50	104	5	35	51		91
Prolazak DP IIA kroz naselje	5	61	81	147	6	55	70		131
Prolazak DP IIB kroz naselje	4	25	24	53		22	24		46
Ulica nižeg reda	5	150	209	364	5	169	194		368
Ulica višeg reda	11	175	461	647	11	266	537		814
Ukupno	67	845	1744	2656	72	926	1696		2694
				0		* подаци су прелиминарни			

Смањењем транзитног саобраћаја на путевима нижег реда, очекује се побољшање стања путне мреже, што ће **смањити број саобраћајних незгода** код којих је узрок лоше стање пута и на које је утицао пут за око 20%.

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?

Не постоје алтернативне мере за остварење циља. Опција „status quo” јесте разматрана, али она има негативан утицај на остварење општих и посебних циљева.

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

Не постоји законска регулатива у овој области чијм изменом се могло доћи до жељене промене.

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

Уредба је подстицајна мере за постизање циља.

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

Не постоје 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?

Информативно-едукативне мере не доводе до жељене промене.

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?

Циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора не могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике и проблем је решив једино уз интервенцију јавног сектора.

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

Управљач државних путева ће путем средстава за јавно обавештавање обавестити јавност, као и амбасаде страних држава о промени која ће наступити доношењем Уредбе, на граничним прелазима ће се делити „флајери“ са обавештењима, а управљач ће поставити и потребну саобраћајну сигнализацију којом ће се превозници усмеравати на дозвољене државне путеве за транзит теретних возила. Управљач државних путева располаже ресурсима за спровођење свих мера у вези са Уредбом.

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?

Доношење Уредбе којом се одређују државни путеви по којима се мора обављати транзитни саобраћај теретних возила кроз Републику Србију (ТРАНЗИТНИ КОРИДОРИ).

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 ће имати ефекте на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року имајући у виду да се Уредба доноси за 2023. годину.

Очекује се повећани број саобраћајних прекршаја и наплаћених казни у периоду „привикавања“ на нову трасу, али и даље се очекује повећани број казни имајући у виду да ће превозници покушати да наставе да избегавају плаћање путарине и да користе путеве нижег реда док се не уведе потпуна контрола од стране саобраћајне полиције.

Повећаће се приходи од путарина и самим тим и приходи управљача државних путева, а смањити расходи у вези са одржавањем путне мреже нижег реда.

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

Финансијска средства потребна за спровођење Уредбе односе се на израду Пројекта саобраћаја и саобраћајне сигнализације и постављање саобраћајне сигнализације којом ће се превозници усмеравати на „транзитни коридор“ и средства су обезбеђена кроз приходе управљача државних путева и субвенције држа

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

Спровођење изабране опције 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?

Предметном уредбом се не планира оснивање или реструктурирање институција нити обука државних службеника.

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

Могуће је исте финансирати из сопствених прихода управљача државних путева и субвенција државе.

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

Неће бити ефеката спровођења изабране опције на расходе других институција.

ПРИЛОГ 6:

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?

С обзиром да се регулисањем руте кретања транзитног саобраћаја на територији Републике Србије утиче на транзитни саобраћај возилима или скупом возила са или без терета чија укупна маса прелази 7,5 тона, то ће превозницима у транзиту бити повећани трошкови транспорта за висину цене путарине која се плаћа за коришћење аутопутева у оквиру транзитног коридора.

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?

Изабрана опција не утиче непосредно на конкурентност привредних субјеката.

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

Изабрана опција не утиче на услове конкуренције.

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

Изабрана опција не утиче непосредно на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација.

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

Изабрана опција посредно утиче на друштвено богатство спровођењем предложених мера, а кроз увећање прихода од наплате путарине, смањење трошкова на санацији оштећења државних путева од прекомерне употребе, смањење трошкова на издвајање за плаћање последица од саобраћајних незгода (смањење броја саобраћајних незгода се постиже унапређењем безбедности саобраћаја).

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

Изабрана опција нема непосредни утицај на квалитет и статус радне снаге.

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)?

За спровођење изабране опције обезбеђена је подршка свих кључних заинтересованих страна, а предложено је да је Влада усвоји на првој наредној седници.

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?

За спровођење изабране опције обезбеђена су средства и довољно времена за спровођење поступка јавних набавки за израду Пројекта саобраћаја и саобраћајне сигнализације којим ће се обележити правци кретања превозника у транзиту.

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

Не постоји ризик за спровођење изабране опције.