

АНАЛИЗА ЕФЕКАТА

1. УВОД

❖ Назив документа

Нацрт закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима

❖ Област планирања и спровођења јавних политика коју покрива

Овим законом уређују се превентивне активности у области безбедности саобраћаја на путевима, аутономна возила, микромобилни саобраћај, финансирање безбедности саобраћаја, статус возила од историјског значаја, правила саобраћаја и врсте сигнализације на прелазу пута преко железничке пруге, пробне вожње, спортске и друге приредбе на путу, као и извођење радова и других послова на путу, старосни и други услови за брже стицање возачких категорија за потребе транспортне привреде, Министарства унутрашњих послова, Војске Србије, служби безбедности, услови за стицање лиценце за предавача, инструктора и испитивача у аутошколама, испитивање и преправка возила, вршење техничког прегледа возила и важење лиценце за контролора, као и институти привременог одузимања предмета и издавања упозорења учиниоцу прекршаја.

2. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА

❖ Информације о постојећем стању и потребама за интервенцијом у циљу постизања жељене промене

Измена Закона о безбедности саобраћаја на путевима предлаже се услед бројних иницијатива Привредне коморе Србије, удружења превозника међународне асоцијације удружења произвођача опреме за возила, као и управљача јавне железничке инфраструктуре „Инфраструктура железнице Србије” а.д. у вези унапређења система светлосних сигналних уређаја на путним прелазима у Републици Србији.

Представници привредних субјеката које обављају послове превоза у друмском саобраћају су у више наврата указали да им је потребно најмање 4.000 нових професионалних возача на годишњем нивоу (да покрију недостатак професионалних возача и одлив истих по основу стицања права на старосну пензију), а да пријаву за стицање сертификата о стручној компетентности „CPC”, којим се потврђује почетна или периодична квалификација професионалног возача за превоз терета или превоз путника, годишње поднесе само 700 возача. Такође, указали су да тренутно постоји већа потреба за возачима „D” категорије, у односу на возаче „C” категорије.

Наиме, указано је да се у привредним друштвима која запошљавају професионалне возаче последњих година бележи константан недостатак квалифициваних кадрова. Такође, старосна структура запослених возача у друмском саобраћају је веома неповољна, са просечном старошћу близу 55 година, јер се велики број младих професионалних возача опредељује за рад у другим земљама, где такође постоји потреба за овим кадром, а услови су знатно повољнији.

Овим изменама се отклања досадашњи недостатак Закона који је представљао препреку за преправке употребљаваних моторних возила, када се приликом њиховог увоза утврди да нису у потпуности усаглашена са једнообразним техничким условима у складу са Споразумом о усвајању једнообразних техничких прописа за возила са точковима, опрему и делове који могу бити уграђени или коришћени на возилима са точковима и условима за узајамно признавање додељених хомологација на основу ових прописа, што је дугогодишња успешна пракса у развијеним државама чланицама ЕУ, попут Савезне Републике Немачке.

На железничким пругама у Републици Србији на 3.348,0 km јавних железничких пруга постоји 2121 путни прелаз, од тога 1596 путних прелаза су опремљени само са

друмским саобраћајним знацима и обезбеђеном зоном прегледности (без сигнално сигурносних уређаја), 275 путних прелаза је опремљено са аутоматским полубраницима са семафорима и друмским саобраћајним знацима, 221 путна прелаза је опремљено са браницима и саобраћајним знацима, 27 путних прелаза је опремљено са семафорима и друмским саобраћајним знацима и на 2 путна прелаза се саобраћај обезбеђује непосредним регулисањем саобраћаја на лицу места.

Такође, Закон се допуњује одредбама о микромобилном саобраћају, у циљу праћења трендова и новитета у области безбедности саобраћаја. Повећан број микромобилних возила на путевима и у пешачким зонама условио је адекватну законску реакцију у циљу гарантовања безбедности свих учесника у саобраћају, на шта је указала и стручна, а и шира јавност.

Затим, јавила се потреба да се појасни и поједностави поступак утврђивања возила од историјског значаја (постоје удружења љубитеља ових возила са не малим бројем чланова, као и активности на међународном нивоу у овој области), као и да се измени систем финансирања безбедности саобраћаја, који није адекватно функционисао услед измене буџетских прописа.

Такође, дефинисана су аутономна возила и утврђен је нормативни оквир за регулисање области аутономне вожње.

Током 2022. године у контроли саобраћаја откривено 2.203 прекршаја из члана 329. и 36.712 прекршаја из члана 330. Закона о безбедности саобраћаја на путевима (тежи саобраћајни прекршаји).

Један од резултата примене важећих казнених одредби је износ наплаћених казни за учињене саобраћајне прекршаје (током 2022. године, наплаћено је укупно 8.184.819.353 динара од казни за учињене саобраћајне прекршаје). Такође, један од резултата је и број возача којима су возачке дозволе одузете због 18 или више казнених поена. У 2022. одузето је укупно 2.328 возачких дозвола по наведеном основу.

У циљу спречавања кршења прописа у области безбедности саобраћаја на путевима, које је узроковало црни биланс када су број погинуле деце, али и других учесника у саобраћају у питању, враћа се традиционална улога Министарства унутрашњих послова у области превентивних активности, које је иначе у великом обиму ангажовано на едукацији деце у школама, као и у оквиру бројних других превентивних активности које организују други субјекти. Наиме, до сада су, по регулаторном оквиру, превентивне активности биле у искључивој надлежности Агенције за безбедност саобраћаја.

Уводи се институт одузимања предмета прекршаја, односно возила за најтеже прекршаје, како би се најнесавеснији учесници у саобраћају ефикасније санкционисали, као и издавање упозорења за одређене прекршаје мањег степена друштвене опасности, учиниоцима који претходно нису чинили прекршаје, како би се деловало васпитно и превентивно, односно фаворизовало савесно учешће у саобраћају.

Будући да је област историјских возила новијег датума, и да та возила представљају споменике техничке културе, потребно је утврдити посебну процедуру за њихову регистрацију и технички преглед.

Такође, смањују се старосни и други услови за брже стицање возачких категорија, не само за потребе транспортне привреде, већ и за потребе органа унутрашњих послова, Војске Србије и служби безбедности. Олакшавају се услови за стицање лиценци за предавача, инструктора и испитивача у аутошколама, као и за контролора на техничком прегледу, како би се олакшало функционисање ових правних лица.

❖ Пројекција жељеног стања, до кога ће се доћи променом

Штите се економски интереси Републике Србије, олакшањем функционисања транспортне привреде, као и правних лица која врше обуку кандидата за возаче и технички преглед возила. Омогућава се јавним предузећима да обављају послове техничког прегледа

свих возила и да такође остварују приходе, што је до сада било ограничено само на аутобусе и тролејбусе.

Увођењем ефикаснијег система финансирања безбедности саобраћаја, као и одузимања возила најнесавеснијим возачима доприноси се бољој безбедности саобраћаја. Увођењем микромобилног саобраћаја у регулативу, уређује се и фаворизује овај вид превоза, смањују трошкови које би иначе изискивали други видови саобраћаја, смањују се саобраћајна загушења и позитивно утиче на здравље људи и животну средину.

Увођењем обавезе постављања привремене сигнализације и када се обављају други послови на путу (спорске приредбе, снимање филмова и друго), осим када се изводе радови и обележавају препреке, доприноси се штедњи људских ресурса саобраћајне полиције, односно Министарства унутрашњих послова на обављању послова регулисања саобраћаја и саобраћајних обезбеђења.

Овим изменама обухваћене су и одредбе о регулисању саобраћаја на прелазу пута преко железничке пруге, где се, по угледу на развијеније европске земље уводе двобојни семафори, који су новина у Републици Србији. Исти су се показали као ефикасније и безбедније решење, и из тог разлога се очекује једноставније и јефтиније одржавање и уградњивање семафора за регулисање ових прелаза. На овај начин постићи ће се уједначавање са друмском сигнализацијом где црвено светло на семафору означава забрањен пролаз и преко путног прелаза. Јасност информације сигналних појмова је нарочито важна и најзначајнији ефекат се очекује на прелазима на којима поред семафора нису уградjeni полуобраници.

Такође, појашњава и поједностављује поступак утврђивања возила од историјског значаја (олдтајмера), али и поступци испитивања преправљених возила у области одобрења техничке документације за лакше преправке возила.

❖ Означавање проблема, њихових узрока и последица

Представници привредних субјеката које обављају послове превоза у друмском саобраћају су у више наврата указали да им је потребно најмање 4.000 нових професионалних возача на годишњем нивоу (да покрију недостатак професионалних возача и одлив истих по основу стицања права на старосну пензију), а да пријаву за стицање сертификата о стручној компетентности „CPC”, којим се потврђује почетна или периодична квалификација професионалног возача за превоз терета или превоз путника, годишње поднесе само 700 возача. Такође, указали су да тренутно постоји већа потреба за возачима „D” категорије, у односу на возаче „C” категорије.

Проблем недостатка квалифицираних кадрова се једнако манифестије у превозу путника и у превозу робе, односно терета, да би од 1. јануара 2019. године добио значајније разmere, имајући у виду да је у Европској унији, због потреба за возачима камиона и аутобуса, потпуно извесно отварање тржишта рада и укидање административних препрека за запослење наших грађана у Немачкој.

Услед дефицита ових возача, непосредно је угрожена и безбедност саобраћаја, јер, како селекција није могућа, ангажују се сви расположиви људски ресурси за послове возача аутобуса, уз једини услов – да поседују возачку дозволу за D категорију, што укључује и ангажовање возача из иностранства, чак и из држава где важи правило вожње левом страном коловоза, што је изузетно ризично са аспекта безбедног учешћа ових возача у саобраћају, посебно у јавном градском превозу, који подразумева сложену саобраћајну проблематику.

Такође, евидентан је проблем све већег микромобилног саобраћаја, који до сада није уређен регулативом, што негативно утиче на безбедност свих учесника у саобраћају, јер нису јасно уређена правила кретања ових учесника, ограничења и њихове обавезе приликом учешћа у саобраћају, што је допринело самоиницијативном поступању појединача и произвољном односу према безбедном учешћу у саобраћају, односно постојању евидентираних догађаја повређивања ових учесника и пешака.

Постоји проблем неодговарајућег система финансирања унапређења безбедности саобраћаја – локалне самоуправе део новчаних средстава од наплаћених казни за саобраћајне прекраје у великом броју случајева нису опредељивале за потребе унапређења безбедности саобраћаја у довољном обиму и на одговарајући начин. Такође, спуштањем финансирања унапређења безбедности саобраћаја на локални ниво, онемогућава се финансирање значајнијих пројеката, којима би се допринело унапређењу на вишем нивоу, које може подразумевати подручје изван појединачне општине, односно већи износ средстава од обима којим располаже конкретна општина. Из наведених разлога, предложен је ефикаснији, централизован систем финансирања, на основу конкретних предложених програма јединица локалне самоуправе, односно сврсисходних пројеката.

Такође, непостојање обавезе постављања привремене сигнализације и када се обављају други послови на путу (спорске приредбе, снимање филмова и друго), осим када се изводе радови и обележавају препреке, доприноси непотребном трошењу људских ресурса саобраћајне полиције, односно Министарства унутрашњих послова, на обављању послова регулисања саобраћаја и саобраћајних обезбеђења.

Такође, неусаглашености моторних возила намењених америчком или азијском тржишту са европским једнообразним техничким условима за возила може се отклонити релативно једноставним преправкама, углавном на светлосним и светлосно-сигналним уређајима, уређајима за контролу и давање знакова (односно инструмент табли возила), као и граничних вредности издувне емисије. Обавезно одобрење техничке документације код лакших преправки (нпр. код уградње ТНГ или уређаја за спајање вучног и прикључног возила...) услед примене прописаних одредби за све преправке је суштински непотребно административно усложњавање и поскупљење поступка имајући у виду да за ове занатске рутинске преправке постоје упутства произвођача уређаја, и да за те преправке није потребно састављати сложенију техничку документацију. Одобравање такве документације у пракси неће имати ефекта на повећање квалитета преправке и испитивања. За лакше случајеве преправки возила није потребно спроводити ову обавезу.

Конечно, имајући у виду значајан број несрећа и незгода на путним прелазима преко пруге (у просеку око 50 несрећа и незгода на годишњем нивоу), Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре са „Инфраструктуром железнице Србија” а.д. - управљач јавне железничке инфраструктуре покренули су нови инвестициони циклус за унапређење безбедности саобраћаја на путним прелазима којим би повећали број путних прелаза опремљених савременим светлосним сигналним уређајима - семафорима. Постојећи систем са трепћућим црвеним светлима и полубраницима или браницима је изузетно захтеван, инвестиционо скуп и сложен за одржавање. Због тога се управљач определио за савремени систем са двобојним семафорима. Предложени систем двобојних семафора није предвиђен у Закону о безбедности саобраћаја на путевима, због чега је обухваћен овим изменама Закона. На овај начин постићи ће се уједначавање са друмском сигнализацијом где црвено светло на семафору означава забрањен пролаз и преко путног прелаза.

❖ Идентификација услова за стварање промене

Само изменом Закона може се допринети решењу наведених проблема. Законом је утврђен услов поседовања возачке дозволе С, односно С1 категорије у трајању од најмање две године, како би се добила возачка дозвола D, односно D1 категорије, што је створило проблем у транспортној привреди, пре свега у јавном превозу путника и утицало да велики број потенцијалних професионалних возача напусти струку или оде на рад у иностранство.

Централизовање система финансирања унапређења безбедности саобраћаја представља предуслов за ефикасније и сврсисходније коришћење новчаних средстава за потребе безбедности саобраћаја.

Утврђена је и обавеза прибављања потврда представника произвођача возила о начину преправке за све случајеве испитивања укључујући и лакше случајеве испитивања,

утврђена је обавеза одобрења техничке документације за све преправке, и утврђена је обавеза да се уверења могу издавати за само потпуно хомологована возила.

Овим изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима отклањају се препреке које постоје у Закону када је у питању материја која се односи на путне прелазе преко пруге и омогућује интезивнија модернизација путних прелаза.

❖ Идентификација могућих ризика да до промене не дође

Препознати ризици за спровођење предложених решења која се односе на лака електрична возила су следећи:

1. лоша динамичка стабилност и управљивост поменутих возила;
2. није предвиђена регистрација возила, што значи да се не може вршити провера техничке исправности истих;
3. није предвиђено поседовање возачке дозволе, што значи да возачи не морају да похађају обуку нити да полажу тест провере о познавању саобраћајних прописа и
4. учествовање у хетерогеном саобраћају, учешће возача лаких електричних возила на коловозу са осталим возачима моторних возила.

Препознати ризик за примену решења предложених у чл. 23. и 24. је мање искуство возача за обављање послова професионалног возача. Ублажавање услова за стицање „D” и „DE” категорије неће утицати на безбедност учесника у саобраћају, јер проведено време од две године у поседовању категорије „C” и „C1” не значи нужно и веће возачко искуство, односно не значи да је возач у време поседовања возачке дозволе „C” и „C1” и управљањем возилом наведене категорије. У циљу спречавања негативних ефеката ублажавања услова за стицање „D” и „DE” категорије предвиђен је додатни механизам квалификације, који се односи на обавезно похађање обуке и стицање сертификата о професионалној компетентности професионалног возача („СРС”). Такође, планира се и реализује појачана контрола напред наведене категорије професионалних возача од стране саобраћајне полиције. Наведени услови за професионалне возаче су дефинисани и директивама Европске уније.

Предлози из чл. 25. и 26. који се односе на ограничења за пробну возачку дозволу, од којих су изузети припадници Министарства унутрашњих послова, Војске Србије и служби безбедности, неопходни су због оперативности и готовости војске и полиције и односе се на наведене припаднике само током извршења службеног задатка.

3. ИНФОРМАЦИЈЕ О РЕЗУЛТАТИМА СПРОВЕДЕНЕ АНАЛИЗЕ ЕФЕКАТА

1) Означење општег циља – пројекције, односно визије жељеног стања

Унапређење безбедности саобраћаја на путевима и путним прелазима преко пруге и заштита људи и имовине.

2) Означење показатеља ефеката јавне политике, на основу којих ће се вредновати постигнутост општег циља, уз обавезно навођење базне вредности

Ефекат који се жели постићи је – унапређење система безбедности саобраћаја кроз ефикасније коришћење новчаних средстава од наплаћених казни и смањење страдања, односно одговорније понашање учесника у саобраћају на путевима Републике Србије.

Постојеће стање карактерише немогућност да ефикасно и централизовано располаже новчаним средствима од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје, из разлога што се систем расподеле новчаних средстава заснива на располагању на локалном нивоу, чиме су онемогућени сврсисходнији пројекти за унапређење стања безбедности и примена на нивоу који је изнад локалног.

Смањење страдања и одговорније понашање учесника у саобраћају прате се на основу статистичких показатеља страдања и индикатора понашања учесника у саобраћају, по годинама.

Постојеће стање као базна вредност је висока неусаглашеност испитивања са испитивањем возила у земљама унутар ЕУ, циљ односно крајња вредност је потпуна усклађеност овог поступања.

На основу података управљача јавне железничке инфраструктуре, на путним прелазима на железничким пругама у Републици Србији су остварени следећи показатељи безбедности саобраћаја:

- Број несрећа и незгода по годинама: 2014.-53, 2015.-49, 2016.-55, 2017.-57, 2018.-55, 2019.-43, 2020.-45 и 2021.-53;
- Број усмрћених у несрећама и незгодама по годинама: 2014.-9, 2015.-3, 2016.-10, 2017.-8, 2018.-14, 2019.-1, 2020.-7 и 2021.-3;
- Укупан број несрећа и незгода на јавним железничким пругама по годинама: 2014.-564, 2015.-602, 2016.-439, 2017.-598, 2018.-548, 2019.-527, 2020.-401 и 2021.-518.

Циљ је да се овај број смањи.

3) Означење посебних циљева, који доприносе остварењу општег циља

1. Решавање проблема недостатка професионалних возача аутобуса.
2. Унапређење система финансирања безбедности саобраћаја и рада саобраћајне полиције
3. Правно уређење безбедног учешћа у саобраћају електричних возила.
4. Подизање нивоа одговорности власника возила.
5. Олакшавање учествовања новопроизведенih возила у саобраћају на путевима у Републици Србији.
6. Иновирањем одредаба које се тичу путних прелаза преко пруге допринеће повећању опрезности учесника у саобраћају приликом наиласка на ове прелазе, а самим тим допринеће смањењу броја несрећа и незгода на путним прелазима, односно допринеће повећању безбедности у железничком саобраћају и безбедности на путевима.
7. У вези предложених измена из области испитивања возила циљеви су заштита потрошача, повећање конкурентности у понуди возила и усаглашавање поступања у области возила са државама чланицама ЕУ.

4) Означење показатеља исхода посебних циљева, на основу којих ће се вредновати постигнутост тог циља

Исходи који се желе постићи су – олакшавање стицања неопходне категорије возачке дозволе за возаче аутобуса, односно повећање броја професионалних возача на годишњем нивоу, ефикасније финансирање унапређења система безбедности саобраћаја и рада саобраћајне полиције, повећање учешћа и безбедније учешће електричних возила у саобраћају (микромобилности), подизање нивоа одговорности власника возила за давање возила другом лицу, из разлога што се уводи мера одузимања возила за најтеже прекршаје несавесних возача, повећање динамике учествовања новопроизведенih возила у саобраћају на путевима у Републици Србији, повећање ефективности рада саобраћајне полиције.

Решавање дугогодишњих проблема физичких и правних лица по питању ефикаснијег и бржег испуњавања законске обавезе за регистрована возила и возила која су увезена као употребљавана.

Показатељ исхода је мера усаглашености поступака испитивања возила са поступцима у државама чланицама ЕУ, нижи трошкови испитивања возила код лакших преправки, и смањење материјалних губитака који настају приликом одбијања издавања уверења за испитано возило.

Влада Републике Србије за сваку пословну годину закључује анекс уговора којим се уређују међусобна права и обавезе Управљача инфраструктуре и Владе са управљачем јавне железничке инфраструктуре - „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Уговор је сачињен, као уговор о учинку, са прецизно дефинисаним кључним показатељима учинка (КПУ) од којих је један од показатеља број незгода на путним прелазима, примера ради за 2022. годину циљна вредност овог броја била је 52 несреће и незгоде на путним прелазима на годишњем нивоу.

Уговором се стимулише управљач јавне железничке инфраструктуре да унапређује безбедност саобраћаја и квалитет одржавања железничке инфраструктуре. Било је потребно да се изврше измене и допуне Закона о безбедности саобраћаја на путевима да би се створили услови да управљач јавне железничке инфраструктуре може да примени савремене уређаје за унапређење безбедности саобраћаја на путним прелазима уградњом двобојних семафора на путним прелазима, а самим тим унапређује се безбедност саобраћаја на јавним железничким пругама.

5) Означење разматраних опција за постизање посебних циљева

Једина опција за постизање наведених посебних циљева су предложене измене Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

6) Релевантне информације о резултатима спроведене анализе ефеката у односу на разматране опције и предложене мере

У државама чланицама ЕУ се свакодневно испитују возила која се увозе са ваневропских тржишта, која се преправком доводе у усаглашено стање са прописима. Предложене мере ће довести до ове могућности и у Републици Србији, што ће резултирати повећањем могућности избора возила и за увоз у Републику Србију, самим тим и бољим односом цена и квалитета возила. Сложеност испитивања резултираће развојем поступака испитивања.

Такође, у државама чланицама ЕУ се олакшавају услови за професионалне возаче, јер постоје исти проблеми као и у Републици Србији. Да би се спречио одлив кадрова, потребно је интервенисати у Закону.

Правно уређење области микромобилног саобраћаја постоји у скоро свим државама чланицама ЕУ, из разлога великог учешћа, популарности и предности овог вида саобраћаја, пре свега у градовима, с тим што постоје разлике у ограничењима и обавезама које важе за возаче ових возила, у зависности од квалитета и доступности инфраструктуре, као и досадашњих искустава (у појединим државама је дозвољено коришћење искључиво пешачких површина, док је у појединим државама исто забрањено, односно након периода примене и искуства, укинуто). У Закону је определена опција да електричним возилима буде забрањено кретање искључиво пешачким површинама, а коловозом да буде дозвољено само у крајњем случају и уз ограничења, уколико не постоји бициклистичка инфраструктура, што ће допринети безбедности учесника у саобраћају, али и подстицању коришћења превозних средстава која мање загађују животну средину.

(1) Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже

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

Међу бројним показатељима који се прате у овој области су усаглашеност поступака са прописаним поступцима у ЕУ, старост возила, ниво издувне емисије, број пређених километара возила која се увозе и број одбијених возила која су регистрована у државама чланицама ЕУ а које купују необавештени купци о важећим прописима увозе у Србију уз плаћање царинских трошкова.

❖ 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 предметним областима се спроводи Стратегија безбедности саобраћаја на путевима и Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18 и

23/19). Међутим, пракса је показала да су нужне измене, односно допуне овог закона, како би се остварили горе наведени циљеви.

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

Важећи прописи и документи јавних политика су Стратегија безбедности саобраћаја на путевима и Закон о безбедности саобраћаја на путевима.

Такође, за област испитивања возила од значаја је и Стратегија заштите потрошача. Олакшањем поступака испитивања лакших преправки и усаглашавањем поступања при испитивању са поступањем у државама чланицама ЕУ отклониће се непотребни намети потрошачима и смањиће се број потрошача којима се због важећих прописа не могу издати уверења при увозу возила која су регистрована у државама чланицама ЕУ.

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

У области возила су уочени проблеми физичких и правних лица по питању ефикаснијег и бржег испуњавања законске обавезе за регистрована возила и возила која су увезена као употребљавана. Узроци су одредбе по којима није могућ увоз висококвалитетних возила произведених за ваневропско тржиште, а која се региструју и на европском тржишту, и одредбе о одобрењу техничке документације преправке чија ће примена отежати поступак у случајевима лакших преправки возила и одредбе о потврдама начина преправке овлашћених представника произвођача возила.

❖ Која промена се предлаже?

Предлаже се измена Закона о безбедности саобраћаја на путевима. У области возила се предлаже укидање примене одредби за одобрење техничке документације и прибављања потврда представника произвођача о начину преправке возила код лакших преправки возила као што су уградња уређаја за спајање вучног и прикључног возила, накнадно затамњених стакала, и отварање могућности испитивања возила произведених за ваневропска тржишта која се уз додатне преправке могу усагласити са прописаним једнообразним техничким условима.

❖ Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Једина опција за постизање наведених циљева су предложене измене Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

❖ На које циљне групе ће утицати предложена промена?

Циљне групе су сви учесници у саобраћају на путевима, и у ширем смислу, потрошачи.

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

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

❖ Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Не.

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

Уколико се одустане од интервенције, након доношења ближих услова за одобрење техничке документације преправке возила, око 80 преправљених возила дневно из економских, привредних разлога уградњом уређаја и опреме за погон возила на ТНГ, уређаја

за спајање вучног и прикључног возила, накнадним затамњивањем стакала ће имати знатно сложенији, скупљи и дуготрајнији поступак испитивања којем претходи израда непотребне техничке документације од стране лиценцираних инжењера, одобрење те документације од стране овлашћене лабораторије. Више од стотину возила је одбачено у поступцима испитивања возила услед неусаглашености прописа са прописима у ЕУ. Повећаваће се број возила која се не могу испитати у Р. Србији, регистрованих у државама чланицама ЕУ која нису потпуно хомологована а која се преправкама могу усагласити или су већ усаглашена са једнообразним техничким условима. Трошкови испитивања возила код лакших преправки возила ће бити значајно већи након прописивања ближих услова за регистрацију инжењера који сачињавају техничку документацију, правних лица који врше преправку возила и тада могуће примене обавезног одобрења техничке документације преправке возила.

❖ 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)?

У области возила друге државе у окружењу немају одредбе у области испитивања возила везане за одобрење техничке документације и сагласности са начином преправке овлашћеног представника произвођача. У државама чланицама ЕУ, надлежна тела испитују појединачно усаглашеност возила за ваневропска тржишта која нису у потпуности хомологована без прибављања наведених потврда и одобравања техничке документације преправке возила.

(2) Кључна питања за утврђивање циљева

❖ Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва?

Ради унапређења безбедности у саобраћају на путевима и железници, повећања конкурентности у понуди возила и заштите потрошача, као и у циљу повећања микромобилности у градовима, што представља тренд у свим државама, уз омогућавање безбедног учешћа ових возила на путевима у насељу, чиме се остварује и позитиван утицај на животну средину.

❖ Шта се предметном променом жели постићи?

Предметном променом жели се постићи следеће:

1. Решавање проблема недостатка професионалних возача аутобуса.
2. Унапређење система финансирања и рада саобраћајне полиције.
3. Правно уређење безбедног учешћа у саобраћају електричних возила.
4. Подизање нивоа одговорности власника возила.

5. Олакшавање учествовања новопроизведенih возила у саобраћају на путевима у Републици Србији.

6. Безбеднији путни прелази преко пруге.

7. Защита потрошача, повећање конкурентности у понуди возила и усаглашавање поступања у области возила са државама чланицама ЕУ.

У области испитивања возила се жели постићи укидање прописаних прибављања потврда начина преправке и одобрења техничке документације преправке за лакше случајеве преправке возила као и укидање ограничења могућности испитивања возила произведних за ваневропска тржишта која се преправком могу довести у потпуно усаглашено стање са прописаним једнообразним техничким условима.

❖ 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.

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

Показатељи учинка су следећи:

1. Ефекат који се жели постићи је – одговорније понашање учесника у саобраћају на путевима Републике Србије и смањење страдања учесника у саобраћају.

2. Исходи који се желе постићи су – олакшавање стицања неопходне категорије возачке дозволе за возаче аутобуса, односно повећан број возача који су стекли право на управљање аутобусом, ефикасније финансирање унапређења система безбедности саобраћаја и рада саобраћајне полиције, већи обим микромобилног саобраћаја уз очување безбедности учесника, већи степен одговорности власника возила, повећање динамике учествовања новопроизведенih возила у саобраћају на путевима у Републици Србији, безбеднији путни прелази преко пруге, здравија животна средина.

3. У вези измена у области испитивања возила, показатељи су:

– смањење трошкова у поступцима испитивања,

– мера усаглашености поступака испитивања возила са поступањем у високоразвијеним државама ЕУ, преко којих ће моћи да се утврди да оствареност задатих циљева.

4. Влада Републике Србије је дефинисала садржај уговора којим се уређују међусобна права и обавезе Управљача инфраструктуре и Владе, који закључује за сваку пословну годину са управљачем „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Уговор има поглавље „кључни показатељи учинка” од којих је један број остварених несрећа и незгода у саобраћају на свим железничким пругама, односно утврђени су следећи показатељи: број судара возова, број исклизнућа теретних возова, број исклизнућа возова за превоз путника и број несрећа на путним прелазима. С обзиром да су путни прелази део железничке инфраструктуре то је и управљач јавне железничке инфраструктуре стимулисан да унапређује безбедност саобраћаја на путним прелазима. Сваке пословне године управљач јавне железничке инфраструктуре подноси квартално Извештај о реализацији наведеног уговора који се доставља Влади Републике Србије ради информисаности. Поред тога извештаји о реализацији годишњег програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја који се достављају на шест месеци садрже податке о броју несрећа на путним прелазима. У складу са оствареним резултатима Влада даје сагласност на измене и допуне наведеног уговора за сваку годину где се утврђују определена финансијска средства и кључни показатељи учинка где је један од показатеља број незгода на путним прелазима.

(3) Кључна питања за идентификовање опција јавних политика

❖ **Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „status quo” опција?**

Разматрано је решавање проблема дефицита професионалних возача приликом израде новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Међутим, како је процедура за доношење новог закона дуготрајније природе, а ове измене су хитно потребне, измена Закона је једино решење.

„Status quo” опција није узета у обзир. Такође, ова опција везано за постојеће стање технике уређаја за управљање саобраћајем на путним прелазима сматра се да је неодржива имајући у виду да се број корисника друмских возних средстава повећава и да је потребно све учеснике у саобраћају недвосмислено упозорити на постојање путног прелаза и на начин поступања у његовој зони. Потребно је унапредити законски оквир који омогућава развој јавне железничке инфраструктуре, а самим тим и путних прелаза.

❖ **Да ли су, поред регулаторних мера, идентификовани и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?**

Нису, јер је реч о законом дефинисаним нормама, чији је ефекат пракса демантовала.

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

Изменама закона се уводе бројне подстицајне мере, у смислу олакшања услова за стицање права, лиценци, овлашћења, како би се олакшао рад у привреди, а осим тога, као подстицај за учесника у саобраћају предвиђа се изрицање упозорења за лакши прекршај, уколико учинилац није претходно кажњаван, чиме се подстичу и остали учесници на савесно учешће у саобраћају и нечињење прекршаја.

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

Да.

❖ Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?

Не суштински, само логистички. Нпр. ради се о сигнално-сигурносним системима који се физички уградију у железнички колосек у зони путних прелаза и који дају светлосне сигналне знакове према учесницима у саобраћају на путевима. Информативно-едукативне мере су посебне активности које не могу физички да замене сигнално-сигурносне уређаје на путним прелазима. Ове мере су корисне и потребне за подизање општег нивоа свести корисника путних прелаза о безбедносним ризицима при преласку преко пруге на месту путних прелаза.

У области испитивања возила ове мере би евентуално утицале на смањење грешака купаца и штета које купци имају приликом увоза возила, док не би утицале на смањење трошкова услед спровођења непотребних одредаба у вези са лакшим преправкама возила.

❖ 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?

Да. Проблем се не може решити искључиво интервенцијом јавног сектора.

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

Да.

❖ Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?

Изабрана је опција измене Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18, 23/19 и 128/20).

(4) Кључна питања за анализу финансијских ефеката

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

Изабрана опција ће омогућити повећање броја професионалних возача и њихов останак у Републици Србији, што је позитиван финансијски ефекат, имајући у виду да тренутно постоји одлив професионалних возача који су се школовали у Републици Србији у иностранство, што представља негативну појаву у свакој грани привреде, односно струци. Такође, централизован систем финансирања унапређења система безбедности саобраћаја, као и рада саобраћајне полиције, заснован на планираним програмима, требало би да допринесе ефикаснијем и сврсисходнијем утрошку финансија, без проблема који постоје тренутно на локалном нивоу. Из области испитивања возила, постојаће утицај на незнатно повећање јавних прихода услед мањег очекиваног повећања броја испитаних возила. Уређење области микромобилног саобраћаја омогућиће повећање овог вида превоза и могућности изнајмљивања ових возила, повећања здравља становништва, мање коришћења путничког и јавног превоза, мање саобраћајног загађења и загашења, чиме би требало да се остваре позитивни финансијски ефекти.

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

За спровођење Закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима није потребно обезбедити средства са раздела 15 – Министарство унутрашњих послова.

Тренутно је у току реализација три пројекта који укључују унапређење безбедности саобраћаја на путним прелазима, и то:

- 5078 - Модернизација железничког сектора у Србији – унапређење безбедности саобраћаја на око 137 путних прелаза из средстава кредита Светске банке и Француске развојне агенције, укупне вредности од око 20,4 милиона евра;

- 4004 - Пројекат унапређења трговине и транспорта Западног Балкана уз примену вишефазног програмског приступа – унапређење безбедности саобраћаја на око 58 путних прелаза из средстава кредита Светске банке, укупне вредности 12,3 милиона евра;

- унапређење безбедности саобраћаја на 35 путних прелаза из средстава кредита Европске банке за обнову и развој, укупне вредности 6,8 милиона евра.

У оквиру раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – Саобраћај, Програм – 0702 Реализација инфраструктурних пројеката од значаја за Републику Србију, 5078 - Модернизација железничког сектора у Србији, 511 – Зграде и грађевински објекти из извора 11 – Примања од иностраних задуживања планирана су средства за ову намену у износу од 345.000.000 динара у 2023. години, 250.443.000 динара у 2024. години, а у 2025. години – 144.070.000 динара.

У оквиру раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – Саобраћај, Програм – 0702 Реализација инфраструктурних пројеката од значаја за Републику Србију, 4004 - Пројекат унапређења трговине и транспорта Западног Балкана уз примену вишефазног програмског приступа, 512 – Машине и опрема из извора 11 – Примања од иностраних задуживања планирана су средства за ову намену у износу од 34.529.000 динара у 2023. години.

Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?

Када су у питању путни прелази, предложена опција ће се финасирати из кредитних средстава из постојећих кредитних аранжмана са међународним финансијским институцијама.

❖ Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктуирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

За спровођење Закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима није потребно обезбедити средства са раздела 15 – Министарство унутрашњих послова.

Тренутно је у току реализација три пројекта који укључују унапређење безбедности саобраћаја на путним прелазима, и то:

- 5078 - Модернизација железничког сектора у Србији – унапређење безбедности саобраћаја на око 137 путних прелаза из средстава кредита Светске банке и Француске развојне агенције, укупне вредности од око 20,4 милиона евра;

- 4004 - Пројекат унапређења трговине и транспорта Западног Балкана уз примену вишефазног програмског приступа – унапређење безбедности саобраћаја на око 58 путних прелаза из средстава кредита Светске банке, укупне вредности 12,3 милиона евра;

- унапређење безбедности саобраћаја на 35 путних прелаза из средстава кредита Европске банке за обнову и развој, укупне вредности 6,8 милиона евра.

У оквиру раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – Саобраћај, Програм – 0702 Реализација инфраструктурних пројеката од значаја за Републику Србију, 5078 - Модернизација железничког сектора у Србији, 511 –

Зграде и грађевински објекти из извора 11 – Примања од иностраних задуживања планирана су средства за ову намену у износу од 345.000.000 динара у 2023. години, 250.443.000 динара у 2024. години, а у 2025. години – 144.070.000 динара.

У оквиру раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – Саобраћај, Програм – 0702 Реализација инфраструктурних пројекта од значаја за Републику Србију, 4004 - Пројекат унапређења трговине и транспорта Западног Балкана уз примену вишефазног програмског приступа, 512 – Машине и опрема из извора 11 – Примања од иностраних задуживања планирана су средства за ову намену у износу од 34.529.000 динара у 2023. години.

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

За модернизацију путних прелаза користиће се кредитна средства из постојећих кредита и то из кредита ЕБРД у процењеној вредности од око 6,8 милиона евра, из кредита Светске банке и Француске развојне агенције, укупне вредности од око 20,4 милиона евра и из кредита Светске банке у процењеној вредности од око 12,3 милиона евра. Имајући у виду величину средстава и закључене уговоре о кредиту није могућа редистрибуција постојећих средстава.

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

Нема расхода других институција.

(5) Кључна питања за анализу економских ефеката

❖ Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?

Користи су: повећан број професионалних возача, смањивање трошкова у вези са вршењем шестомесечног техничког прегледа новопроизведеног возила, повећање микромобилности, коначно уређење области која се тиче историјских возила, олакшање стицања лиценце за предавача, инструктора и испитивача у аутошколама, као и контролора на техничком прегледу, омогућавање јавним предузећима да врше техничке прегледе и да стичу приход, без дискриминације по основу власништва над привредним друштвом.

Предложене измене из области испитивања возила ће утицати на смањење трошкова у привреди услед поједностављења поступка и смањење укупне цене испитивања, и услед повећања конкурентности понуде возила.

На реализацији уградње двобојних семафора на путним прелазима очекује се да узму активно учешће друштва која се баве израдом техничко-пројектне документације, друштва која се баве израдом каблова, друштва која се баве израдом компоненти сигналног уређаја и друштва која су извођачи радова на реализацији грађевинских радова и електротехничких радова.

❖ Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?

Познато је да у Србији око 20 компанија има у свом производном програму израду двобојних семафора, па самим тим због веће конкурентности постојаће утицај на цену набавке и извођења радова.

Заштићено је одржавање домаћих и међународних аутобуских линија, као и лакше и брже укључивање новопроизведеног возила у саобраћај на путевима у Републици Србији.

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

Да, у складу са економским законима тржишта.

Омогућује домаћим компанијама да остваре резултате у спровођењу инвестиционих пројекта, што им ствара реалну основу за учешће на тендерима како у Републици Србији тако и у иностранству.

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

Изабране опције, у делу који се односи на уградњу двобојних семафора на путним прелазима, може да утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација.

Избор опције и технологије се врши накнадно при изради пројектно-техничке документације и опредељивању за инвестицину реализацију пројеката. Али се пројектовање не ради по овом закону, већ по Закону о железници и Закону о планирању и изградњи, тако да није релевантно за Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

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

Утиче преко повећања стопе запослености.

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

Повољне.

(6) Кључна питања за анализу ефекта на друштво

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

Изабрана опција из области испитивања возила ће утицати на смањење збирних трошкова у поступку испитивања возила и повећање понуде и конкурентности возила на тржишту.

Очекује се да ће грађани имати користи кроз унапређење безбедности саобраћаја на путним прелазима, јер су грађани корисници путних прелаза као учесници у саобраћају. Ова врста користи није мерљива.

Користи су усклађене са потребама грађана који учествују као путници у аутобуском превозу, како на домаћим тако и на међународним линијама.

❖ 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 неће штетно утицати на неку специфичну групу популације.

❖ 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)?

Мере изабране опције најпре ће позитивно утицати на професионалне возаче, а затим и на власнике увезених употребљаваних моторних возила, која нису у потпуности усаглашена са једнообразним техничким условима у складу са Споразумом о усвајању једнообразних техничких прописа за возила са точковима, опрему и делове који могу бити угађени или коришћени на возилима са точковима и условима за узајамно признавање додељених хомологација на основу ових прописа, али и на власнике новопроизведеног возила, када је реч о појашњењу обавезе редовног шестомесечног техничког прегледа. Такође, измене закона треба да допринесу општој безбедности свих учесника у саобраћају на путевима, а посебно на путно-пружним прелазима.

❖ 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)?

Брисање услова поседовања возачке дозволе С, односно С1 категорије, пре стицања возачке дозволе D, односно D1 категорије би требало да има позитиван ефекат на тржиште рада, имајући у виду да је указано да се у привредним друштвима која запошљавају професионалне возаче последњих година бележи константан недостатак квалификованих кадрова. Такође, старосна структура запослених возача у друмском саобраћају је веома неповољна, са просечном старошћу близу 55 година, јер се велики број младих професионалних возача опредељује за рад у другим земљама, где такође постоји потреба за овим кадром, а услови су знатно повољнији.

Овај проблем се једнако манифестије у превозу путника и у превозу робе, односно терета, да би од 1. јануара 2019. године добио најзначајније размере, имајући у виду да је у Европској унији, због потреба за возачима камиона и аутобуса, потпуно извесно отварање тржишта рада и укидање административних препрека за запослење наших грађана у Немачкој.

Услед дефицита ових возача, непосредно је угрожена и безбедност саобраћаја, јер, како селекција није могућа, ангажују се сви расположиви људски ресурси за послове возача аутобуса, уз једини услов – да поседују возачку дозволу за D категорију.

❖ 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)?

Омогућен је равноправан третман.

❖ Да ли би изабрана опција могла да утиче на цене роба и услуга и животни стандард становништва, на који начин и у којем обиму?

Да, у складу са економским законима тржишта према економски оправданом обиму.

*Питања под редним бр. 7) и 8) нису релевантна за овај извештај.

(7) Кључна питања за анализу ефеката на животну средину

Изабрана опција не утиче на животну средину, квалитет и структуру екосистема, здравље људи.

(8) Кључна питања за анализу управљачких ефеката

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

У члану 1. Предлога закона, којим се мења члан 7. Закона предвиђено је да, уместо Владе, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, на предлог Агенције за безбедност саобраћаја, прописује поступак утврђивања и разврставања возила од историјског значаја (олдтајмер), одузимање статуса возила од историјског значаја, услове за добијање овлашћења за вршење послова утврђивања и разврставања, као и начин вођења евидентије о возилима од историјског значаја.

Примена предложеног члана 2а, који се односи на превентивну активност полицијских службеника, неће захтевати измену организационе структуре, броја ангажованих запослених, нити ће захтевати додатну обuku полицијских службеника. Ова законска одредба само даје легитимитет полицијским службеницима саобраћајне полиције, да поред редовних активности које се односе на контролу и регулисање саобраћаја обављају и превентивне активности у смислу упозоравања грађана који учине лакши саобраћајни прекршај, којим се значајно не угрожава безбедност саобраћаја.

- ❖ 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 има капацитет за спровођење изабране опције.

- ❖ Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктуирање 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?

Није било потребно извршити реструктуирање.

- ❖ Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Изабрана опција је у сагласности са важећим прописима, а изменом одредаба о путно-пружним прелазима се безбедност саобраћаја на путевима усклађује са прописима о железничком саобраћају.

- ❖ Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Изабрана опција позитивно утиче на владавину права, док је утицај на безбедност примарни циљ Закона, а самим тим и ових измена.

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

Не.

- ❖ 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?

Изабрана опција из области испитивања возила се може спровести 7 дана након доношења и одржива је.

Министарство унутрашњих послова ће наставити са превентивним активностима које се реализују путем медија. Такође, Министарство унутрашњих послова ће са Телом за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима покренути Националну кампању безбедности саобраћаја на путевима, која ће имати за циљ да утиче на промену свести грађана о значају безбедног понашања у саобраћају и да их анимира да поштују саобраћајне прописе.

(9) Кључна питања за анализу ризика

- ❖ 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)?

Обезбеђена је подршка свих кључних заинтересованих страна, кроз организовану јавну расправу, састанке и могућност упућивања предлога електронском поштом на званичан мејл предлагача закона. Сви предлози су размотрени, са образложењем прихваташа, односно разлога одбијања истих. Такође, предлози који се тичу већих системских измена остали су да буду размотрени приликом процедуре доношења новог закона у наредном периоду. Изабрана опција представља приоритет за доносиоце одлука, будући да са собом носи све горе описане позитивне ефекте, штите се економски интереси Републике Србије и доприноси се бољој безбедности саобраћаја.

- ❖ 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 Закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима није потребно обезбедити средства са раздела 15 – Министарство унутрашњих послова.

Тренутно је у току реализација три пројекта који укључују унапређење безбедности саобраћаја на путним прелазима, и то:

- 5078 - Модернизација железничког сектора у Србији – унапређење безбедности саобраћаја на око 137 путних прелаза из средстава кредита Светске банке и Француске развојне агенције, укупне вредности од око 20,4 милиона евра;

- 4004 - Пројекат унапређења трговине и транспорта Западног Балкана уз примену вишефазног програмског приступа – унапређење безбедности саобраћаја на око 58 путних прелаза из средстава кредита Светске банке, укупне вредности 12,3 милиона евра;

- унапређење безбедности саобраћаја на 35 путних прелаза из средстава кредита Европске банке за обнову и развој, укупне вредности 6,8 милиона евра.

У оквиру раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – Саобраћај, Програм – 0702 Реализација инфраструктурних пројекта од значаја за Републику Србију, 5078 - Модернизација железничког сектора у Србији, 511 – Зграде и грађевински објекти из извора 11 – Примања од иностраних задуживања планирана су средства за ову намену у износу од 345.000.000 динара у 2023. години, 250.443.000 динара у 2024. години, а у 2025. години – 144.070.000 динара.

У оквиру раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – Саобраћај, Програм – 0702 Реализација инфраструктурних пројекта од значаја за Републику Србију, 4004 - Пројекат унапређења трговине и транспорта Западног Балкана уз примену вишефазног програмског приступа, 512 – Машине и опрема из извора 11 – Примања од иностраних задуживања планирана су средства за ову намену у износу од 34.529.000 динара у 2023. години.

Да ли постоји још неки ризик?

За спровођење изабране опције не постоји ризик.

7) Релевантне информације о резултатима поређења опција

Разматрано је решавање проблема дефицита професионалних возача приликом израде новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

8) Образложение предлога оптималне опције

Како је процедура за доношење новог закона дуготрајније природе, а актуелни проблеми захтевају брзу реакцију, измена Закона је једино решење.

9) Информацију о резултатима анализе „*status quo*” опције, уз навођење разлога због којих се не препоручује

Актуелни проблеми захтевају адекватну интервенцију у законодавном оквиру, која је предуслов за њихово даље решавање.

10) Ако предложена опција подразумева измену постојећег, односно усвајање новог прописа, образложение због чега је то неопходно, односно због чега није предложена опција, односно мера која не подразумева измену постојећег, односно усвајање новог прописа

Доношење овог закона је и једино решење за напред наведене проблеме.

Само изменом Закона може се постићи наведени циљ, јер је Законом утврђен услов поседовања возачке дозволе С, односно С1 категорије у трајању од најмање две године, како би се добила возачка дозвола D, односно D1 категорије.

Такође када су у питању путни прелази само изменом закона може се утврдити основа за примену овог решења.

4. ИНФОРМАЦИЈЕ О ИНИЦИЈАТИВИ ЗА ИЗРАДУ ДОКУМЕНТА ЈАВНЕ ПОЛИТИКЕ САДРЖЕ ОСНОВНЕ ПОДАТКЕ О ПОДНОСИОЦУ ИНИЦИЈАТИВЕ ЗА ИЗРАДУ ДОКУМЕНТА ЈАВНЕ ПОЛИТИКЕ И ПРЕДМЕТУ ИНИЦИЈАТИВЕ

Измена Закона о безбедности саобраћаја на путевима предлаже се услед бројних иницијатива Привредне коморе Србије и удружења превозника, као и управљача јавне железничке инфраструктуре - „Инфраструктура железнице Србија” а.д. везано за унапређење одредби овог закона о сигналима уређајима на путним прелазима.

Уз ове иницијативе, предложене су измене од стране Министарства унутрашњих послова, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Агенције за безбедност саобраћаја, институција у чијој надлежности је примена овог закона.

5. ИНФОРМАЦИЈЕ О ОБЈАВИ ОТПОЧИЊАЊА РАДА НА ДОКУМЕНТУ ЈАВНЕ ПОЛИТИКЕ, САДРЖЕ ПОДАТКЕ О ВРЕМЕНУ И НАЧИНУ ОБЈАВЕ.

Јавна расправа, од 22. до 31. децембра 2022. године, на интернет страници Министарства унутрашњих послова и портала е-Управа.

6. ИНФОРМАЦИЈЕ О СПРОВЕДЕНИМ КОНСУЛТАЦИЈАМА садрже податке о:

1) Времену, обиму и методама консултација;

Консултације у вези са предметним предлогом закона обављају се континуирано од маја 2019. године, тако што се текст Предлога закона усаглашавао непосредно између представника Министарства унутрашњих послова, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, „Инфраструктура железнице Србије” а.д. и Агенције за безбедност саобраћаја.

2) Учесницима консултативног процеса;

Поред наведених институција, у консултативном процесу прибављена су мишљења Министарства за европске интеграције, Министарства привреде, Министарства правде, Министарства финансија и Републичког секретаријата за законодавство. Напомињемо да је иницијатива за измену закона у погледу услова за стицање возачке дозволе D категорије потекла од Привредне коморе Србије.

3) Питањима која су била предмет консултација;

Углавном се радило о прецизирању појединих одредаба. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је кроз давање мишљења сугерисало допуну Предлога закона одредбама о путно-пружним прелазима, што је прихваћено, уз краћи консултативни процес.

4) Примедбама, сугестијама и коментарима који су узети у разматрање и онима који нису уважени, као и о разлогима за њихово неприхваташње;

/

5) Утицају резултата консултација на избор мера из документа јавних политика.

Резултати консултација су побољшали квалитет изабране мере.