

Анализа ефеката

Нацрта закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају

ПРИЛОГ 2:

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

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

У областима која су предмет Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају (у даљем тексту: Нацрта закона) показатељи који се прате су пре свега заједнички показатељи безбедности који се односе на несреће на мрежи пруга којима управља „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Ово су кључни показатељи учинка стања безбедности на железничкој мрежи јавних пруга.

У циљу процене остварења заједничких циљева безбедности и праћења општег развоја безбедности на железници, Дирекција за железнице прикупља информације о заједничким показатељима безбедности путем годишњих извештаја о безбедности управљача инфраструктуре и железничких превозника након чега Дирекција за железнице израђује Годишњи извештај који садржи обједињене податке о ЗПБ и другим релевантним подацима о безбедности железничког саобраћаја.

Према подацима из Годишњег извештаја Дирекције за железнице, у 2019. години остварено је 14.725.222,88 возних километара, док је 2023. године остварено 13.943.479,67 возних километара. У односу на укупан број возних километара у 2019. години било је 102 исклизнућа воза, док је 2023. тај број спао на 83. Када је реч о несрећама на путним прелазима у 2019. години је било 43, а 2023. незнатно више 45.

Јако важни показатељи који се прате односе се и на превоз опасне робе, односно несреће приликом превоза опасне робе, у складу са тим 2019. године је било 39 несрећа у којима учествује најмање једно железничко возило, које превози опасну робу, а у 2023. години 19. Евидентна је разлика и у броју несрећа у којима је дошло до ослобађања опасне робе, таквих несрећа је у 2019. години било 25 а у 2023. години 9.

Тренутно у Републици Србији постоји 19 железничких превозника, од тога 3 превозника за сопствене потребе.

Такође, у Републици Србији постоје 4 центра стручног оспособљавања у оквиру којих су следећа занимања: маневриста на индустријском колосеку, возач маневарског вучног возила на индустријском колосеку, маневриста, скретничар, возач моторног пружног возила, техничара одржавања пруга, вођу пружних радова, руковаоца машинама за пружне радове.

Вредности које одређују ове показатеље детерминишу број ових догађаја на укупној мрежи јавне железничке инфраструктуре на којима се одвија железнички саобраћај. Ове вредности се прате из разлога покретања мера које би у реалном времену могле да утичу на смањење броја ових догађаја, а у анализи истих као корективни фактор у креирању политике безбедности стања и услова у којима се одвија железнички саобраћај.

Вредности које су оперативне у доношењу закључка за ове показатеље израчунавају се као количник броја судара и остварених возних km. Имајући у виду да је укупан број возних километара у 2022. години био 14.794.794,00 km, а у 2023. години 13.943.480,00 -и да се догодио мањи број озбиљних несрећа у односу на 2021,

2020. и 2019. годину, произилази да се ниво безбедности у железничком саобраћају повећава.

Применом важећег Закона о безбедности у железничком саобраћају постигнуто је то да се значајно повећало разумевање и правилна примена система за управљање безбедношћу од стране управљача инфраструктуре и железничких превозника, што је резултирало порастом безбедности, али на томе треба и даље континуирано радити.

- 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 пропис је Закон о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

Током примене овог закона уочени су одређени недостаци у вези са овлашћењима управљача инфраструктуре (новим законом уведена је могућност управљача железничке инфраструктуре да на основу података добијених од уређаја за детекцију загрејаних осовина и уређаја за детекцију равних места на точковима, заустави воз и тражи од железничког превозника отклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза), у вези са потребом за прецизирањем обавеза, пре свега управљача железничке инфраструктуре али и железничких превозника у смислу примене потребних мера за управљање ризицима (новим законом обавеза примене потребних мера је прописана и за лица задужена за одржавање и све остале учеснике који имају потенцијални утицај на безбедан рад железничког система, укључујући произвођаче, даваоце услуга одржавања и других услуга, имаоце железничких возила, наручиоце, уговорне превознике, пошиљаоце, примаоце, пуниоце, празниоце, утовариоце, истовариоце), у вези са потребом за детаљнијим регулисањем надзора над системима за управљање безбедношћу, (новим законом уведена је обавеза железничким превозницима да најкасније два месеца пре почетка обављања нових транспортних активности обавештавају Дирекцију како би она могла планирати активности надзора. Новим законом уведена је сертификација лица задужених за одржавање свих врста железничких возила, а не само оних за теретна кола као у важећем закону.

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

Важећи пропис у области од значаја за промену која се предлаже јесте Закон о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

Национални програм за усвајање правних тековина Европске уније, односно његов план доношења прописа за период 2022-2025.

Овим документом је предвиђен поступак даље хармонизације са прописима Европске уније, односно у конкретном случају са Директивом Европске комисије и Савета (ЕУ) бр. 2016/798 од 26. маја 2016. о безбедности у железничком саобраћају, C/2016/798, OJ L 138, 26.5.2016

Промене које се предлажу у оквиру новог Закона о безбедности у железничком саобраћају огледају се у:

- (1) усклађивању терминологије са терминологијом ЕУ прописа, односно 4. железничког пакета и усаглашавању са терминима који се користе пре свега у Закону о железници, Закону о истраживању несрећа у саобраћају, Закону о транспорту опасне робе
- (2) прецизирању обавеза лица задуженог за одржавање железничких возила кроз систем за одржавање као и функција које чине систем одржавања,

- (3) проширењу области сертификације лица задужених за одржавање (ЕЦМ), као и проширењу области сертификације за функције одржавања са теретних кола на све врсте железничких возила,
- (4) брисању обавезе сертификације управљача инфраструктуре за одржавање структурних подсистема, односно прописивању да сертификацији подлежу само привредни субјекти које управљач ангажује за одржавање структурних подсистема.

Усвајањем напред наведених промена у Закон о безбедности у железничком саобраћају створиће се услови за унапређење безбедности и ефикасности железничког система, као и усклађивање са важећим ЕУ прописима из области безбедности железничког саобраћаја, односно 4. железничким пакетом у највећој могућој мери.

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

Уочени су проблеми у раду управљача јавне железничке инфраструктуре и железничких превозника у Републици Србији, а односе се на неадекватну имплементацију система за управљање безбедношћу управљача инфраструктуре и железничких превозника, недоследност у коришћењу терминологије из важећег Закона о безбедности у железничком саобраћају, непостојању правног основа по којем би управљач могао да, у случају уочених неисправности, заустави воз и наложи превознику отклањање истих или захтева искључење неисправног возила из састава воза, чињеници да је обавезна сертификација лица задужених за одржавање (ЕЦМ) у важећем закону предвиђена само за теретна кола што доводи до тога да ималац железничких возила која нису теретна кола није у обавези да ангажује сертифициковано лице задужено за одржавање (ЕЦМ) у Републици Србији у складу са прописима.

Сви ови проблеми имају за последицу немогућност нормалног обављања рада управљача и превозника као и смањен ниво безбедности на пругама у Републици Србији.

5) Која промена се предлаже?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је, у сарадњи са Дирекцијом за железнице и Центром за истраживање несрећа у саобраћају, идентификовало и предложило измене:

1. ограничавање рока важења сертификата о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика као и периодичне провере после издавања сертификата. Досадашње решење је подразумевало неограничено важење сертификата. Ограничење важења сертификата на 5 година пружа Дирекцији за железнице могућност да проверава да ли независно тело за оцену ризика има одређене промене у свом раду, да ли је набављало нову опрему и атестирало постојећу опрему за безбедан и квалитетан рад, да ли је дошло до промена у организационој структури, да ли приликом запошљавања нових лица иста имају адекватне компетенције и стручну оспособљеност за рад на оцени ризика. Претходно наведено повећава степен безбедности и утиче на ниво услуга које независно тело за оцену ризика пружа.
2. прецизније дефинисање начина на који Дирекција врши надзор над системом управљања безбедношћу кроз проверу да ли железнички превозник и управљач примењују појединачне елементе система за управљање безбедношћу, укључујући оперативне активности, пружање услуга одржавања, снабдевање материјалима и коришћење извођача, како

би се пратила њихова ефикасност и релевантне заједничке безбедносне методе. У односу на одредбе у важећем закону омогућено је да се надзором од стране Дирекције обезбеђује правилна примена система за управљање безбедношћу и праћење његове ефикасности, појединачних елемената система за управљање безбедношћу, укључујући оперативне активности, пружање услуга одржавања, снабдевање материјалима и коришћење извођача, како би се пратила њихова ефикасност, релевантних заједничких безбедносних метода од стране управљача и железничког превозника.

3. увођењем нове обавезе да превозници обавештавају Дирекцију о почетку транспортних активности омогућава се ефикаснији надзор. Превозници су обавезни да најкасније два месеца пре почетка обављања нових транспортних активности о томе обавесте Дирекцију. С обзиром на то, олакшано је планирање надзора и благовремено издавање свих неопходних сертификата железничким превозницима и омогућено да Дирекција прикупља информације и у сваком тренутку располаже ажурираним информацијама у вези са активностима превозника као и информације о категоријама особља и типова возила ангажованих од стране превозника.
4. Дирекција кроз издавање Дозвола за коришћење подсистема проверава да ли је за сваки подсистем достављена неопходна документација, чији је обим дефинисан подзаконским актом, као и да ли је документација за прибављање Дозволе за коришћење подсистема усаглашена са основним захтевима, који су такође прописани подзаконским актом. Овим ставом, Дирекцији је омогућен детаљан увид у пружни део подсистема, самим тим што се у оквиру документације налазе и сертификати, атести, извештаји, декларације о верификацијама и усаглашеностима издате од стране пријављених и именованих тела, којима се потврђује квалитет производа и њихова усаглашеност са основним захтевима.
5. Дирекција издаје обавештења управљачу и железничким превозницима којима их упозорава на неусаглашености са њиховим обавезама у вези са применом система за управљање безбедношћу, појединачних елемената система за управљање безбедношћу, укључујући оперативне активности, пружање услуга одржавања, снабдевање материјалима и коришћење извођача, као и применом релевантних безбедносних метода у циљу отклањања утврђених неусаглашености. Таквом променом омогућава се управљачу и железничким превозницима да кроз примену корективних мера (које Дирекција налаже кад утврди неусаглашеност) постигну усаглашеност са свим условима прописаним за добијање одговарајућих сертификата. Уколико приликом надзора Дирекција утврди озбиљан безбедносни ризик, може у било ком тренутку применити привремене безбедносне мере, укључујући тренутно ограничавање или суспендовање одређених активности носиоца сертификата о безбедности.
6. Увођење права управљача железничке инфраструктуре да на основу података добијених од уређаја за детекцију загрејаних осовина и уређаја за детекцију равних места на точковима, заустави воз и тражи од железничког превозника отклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза што за сада није могуће, јер са једне стране уређаји за детекцију, иако је планирано, нису још увек уграђени на јавној железничкој инфраструктури, а са друге стране искључење неисправних возила могуће је једино након прегледа кола од стране

прегледача кола или у случају вучних возила прегледа у радионици, па је јасно да је то свакако мање ефикасан начин од предложеног.

7. Увођење обавезе сертификавања лица за одржавање свих возила – (до сада је била прописана обавезна сертификација само за теретна кола) утиче на повећање безбедности кроз, вођење досијеа о одржавању за свако појединачно возило (који садрже дозволе за коришћење возила, техничке податке и карактеристике возила, цртежи, шеме и скице свих возила и сву документацију везану за било какву активност одржавања возила). Досадашње законско решење предвиђа да је ималац возила дужан да за свако возило које користи одреди лице задужено за његово одржавање. Новина је што сада то лице које ималац возила одреди мора бити сертифициковано. Кроз процес сертификације лица задужених за одржавање свих возила омогућава се праћење испуњености услова за одржавање свих возила чиме се унапређује ниво безбедности јер ће одржавање вршити квалификована лица.
8. Обавеза да лице које има право да регулише саобраћај мора испунити критеријум да се практично стручно оспособљавало под надзором лица које је стручно оспособљено за регулисање железничког саобраћаја је избрисана.
9. Одредбе које се односе на сходну примену на индустријске колосеке предвиђају да се на индустријске колосеке примењују одредбе које прописују које техничке услови које морају испуњавати железничке пруге, одржавање железничких пруга, одвајање железничких пруга и мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи, одредбе које се односе на стабилна постројења електричне вуче и њихово одржавање, сигнално-сигурносни уређаји и њихово одржавање, систем сигнализације телекомуникациони уређаји и њихово одржавање, возила и одржавање возилам, услови које морају испуњавати железнички радници, радно време, укупно трајање смене и управљања вучним возилом воза, одмори и распоред у сменама возног и станичног особља, укрштање железничке пруге и пута, ограничавање приступа и кретања. Промена је извршена на начин да су из сходне примене изостављене тачке које се односе на регулисање и управљање саобраћајем и унутрашњи надзор. Регулисање и управљање саобраћајем је изостављено с обзиром на чињеницу да од одвојне скретнице од које почиње индустријски колосек нема више трасе односно нема саобраћаја. Измена смањује трошкове управљачима индустријских колосека (не морају да запошљавају отправника возова), а не угрожава се безбедност с обзиром да су актом о индустријском колосеку прописани услови који морају бити испуњени да би се на њему одвијала одговарајућа активност. Изостављање обавезе примене одредаба о унутрашњем надзору је такође трошак за управљача индустријског колосека којег се овом приликом ослобађа а ниво безбедности се не смањује.

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

Промена је неопходна 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.

Нацрт закона ће имати непосредан утицај на управљача јавне железничке инфраструктуре и железничке превознике, који заједно чине учеснике на тржишту железничких транспортних услуга у Републици Србији.

Циљна група на коју ће предложена решења имати ефекте су управљач јавне железничке инфраструктуре, железнички превозници, Дирекција за железнице, власници односно корисници индустријског колосека и индустријске железнице, као и други пружаоци услуга у железничком транспорту.

Предложене промене утицаће на три железничка предузећа у државном власништву:

Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд, Акционарско друштво за железнички превоз робе Србија Карго Београд и Акционарско друштво за железнички превоз путника Србијавоз Београд. Према евиденцији Дирекције за железнице у Републици Србији тренутно има 17 приватних превозника за превоз робе од тога 3 превозника за сопствене потребе.

Поред тога, предложене промене утицаће и на власнике индустријских колосека којих у овом тренутку има преко 100 који испуњавају услове за рад.

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

Не. Како је Закон о безбедности у железничком саобраћају једини пропис који регулише ову материју неопходно је да се он измени, односно донесе нови закон.

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

Не. Сви проблеми наведени у тачки 4) прилога 2 ове анализе остали би и представљали би сметњу у несметаном раду управљача и превозника и онемогућили би унапређење безбедности у железничком саобраћају.

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

Овај закон прописује безбедносне мере које директно утичу на превенцију несрећа и незгода што је његов најзначајнији допринос. Тиме се уз минимална улагања елиминишу или умањују значајни трошкови које би субјекти укључени у железнички саобраћај имали у случајевима незгода и несрећа. Такође, уколико се не би проширила област сертификације лица задужених за одржавање са теретних кола на све врсте железничких возила, као и област сертификације за функције одржавања, ималац железничких возила која нису теретна кола не би могао да ангажује сертификовано лице задужено за одржавање (ЕЦМ) у Републици Србији у складу са прописима.

- 11) Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политици или акту локалне самоуправе)?

Имајући у виду да је превоз путника на нивоу Европске уније и даље релативно непрофитабилна делатност (функционише на основу уговора о обавези јавног превоза и надокнаде по основу истог) коју карактерише низак степен развијености конкуренције и мали број профитабилних рута, уз чињеницу да је и даље ниска финансијска и економска моћ националних железничких превозника, може се рећи да би свако додатно компликовање рада превозника на тржишту смањило

конкурентност железничког саобраћаја, а самим тим и конкурентност свих корисника железничких услуга у унутрашњем и међународном саобраћају у Републици Србији.

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).

Циљ овог закона, као и Директиве о безбедности 2016/798/EЗ која је транспонована у закон је унапређење безбедности железничког превоза кроз прописивање услова које би требало да испуњавају железнички систем и железнички радници, као и других услова од значаја за остваривање безбедног и несметаног одвијања железничког саобраћаја.

Увођењем новог закона о безбедности област безбедности у железничком саобраћају ће бити додатно регулисана што ће резултирати повећању нивоа безбедности у железничком саобраћају. Што се тиче заједничких показатеља безбедности (несреће, незгоде, показатељи који се односе на опасну робу итд.) очекује се тренд опадања од 5% на годишњем нивоу.

- 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).

Нацртом закона постиже се нарочито:

- Усклађивање закона са прописима ЕУ, односно 4. железничким пакетом у највећој могућој мери
- проширење надлежности управљача железничке инфраструктуре за даље унапређење безбедности железничког саобраћаја, прописивањем права да на основу података добијених од уређаја за детекцију загрејаних осовина и уређаја за детекцију равних места на точковима, може да заустави воз и тражи од железничког превозника отклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза,
Детаљније регулисање надзора над системима за управљање безбедношћу. Уведена је и обавеза железничким превозницима да најкасније два месеца пре почетка обављања нових транспортних активности обавештавају Дирекцију како би она могла планирати активности надзора.

- 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, због усаглашавања са Директивом о безбедности 2016/798/EЗ.

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

Предложена решења у Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају најбоље ће се видети у унапређењу ефикасности рада управљача јавне железничке инфраструктуре и железничких превозника и бољем и безбеднијем функционисању железничког система.

Остваривање општих и посебних циљева видеће се кроз повећање безбедности, односно смањење показатеља који се односе на несреће, показатеља који се односе на опасну робу и укупан број показатеља који се односе на прекусоре несрећа **који су приказани у табели.**

остварени возни километри		14.725.222,88	13.943.479.676	очекује се пораст остварених возних километара од 5%
показатељи/год.		2019	2023	циљана/очекивана вредност након ступања на снагу новог закона са тенденцијом смањења од 5% на годишњем нивоу
показатељи који се односе на несреће	Судари возова са железничким возилима	0	2	0
	Исклизнућа возова	102	83	79
	Судари возова са препрекама унутар слободног профила	25	40	35
	Несреће на путним прелазима у нивоу	43	45	42
	Несреће у којима су страдала лица - изазвана железничким возилима у покрету, изузев самоубиства	19	26	20
Показатељи који се односе на опасну робу	Несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу	39	19	17
	Несреће у којима је дошло до ослобађања опасне робе	25	9	8
укупан број показатеља који се односе на прекусоре несрећа (незгоде)		95	100	90

Табела 1. Показатељи безбедности из Годишњег извештаја Дирекције за железнице 2022. године

Такође, очекује се повећање броја сертифицираних лица задужених за одржавање свих врста железничких возила, а не само оних за теретна кола као у важећем закону. Учинак ће се огледати у броју издатих сертификата о усаглашености лицима задуженим за одржавање, као и сертификата о усаглашености за функције одржавања железничких возила која нису теретна кола,

Циљана вредност издатих сертификата о усаглашености лицима задуженим за одржавање (ЕЦМ) након доношења новог закона	Циљана вредност издатих сертификата о усаглашености за функције одржавања након доношења новог закона
12	8

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?

Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају садржи одредбе које представљају једино решење за унапређење ефикасности и безбедности железничког саобраћаја. Дакле, нема других опција за постизање жељене промене. Опција „status quo” ништа не решава већ само додатно компликује одвијање железничког саобраћаја.

- 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?

Нема институционално-управљачко-организационих мера које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви. Доношењем закона створиће се услови за унапређење безбедности железничког саобраћаја.

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

Спровођење информативно-едукативних мера није потребно да би се постигли општи и посебни циљеви.

- 6) Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?

Проблем се може решити искључиво интервенцијом јавног сектора.

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

Да.

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

Опција је примена регулаторне мере, односно Нацрта закона.

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?

Предложена законска решења ће утицати на јавне приходе на та начин што ће Дирекција за железнице издавати сертификате из своје надлежности у трајању до пет година:

- сертификат о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика, са роком важења до пет година;
- сертификат о усаглашености лица задуженог за одржавање (ЕЦМ) за лица која одржавају све врсте железничких возила са роком важења до пет година;
- сертификат о усаглашености за функције одржавања за лица која одржавају све врсте железничких возила са роком важења до пет година.

Наведени финансијски издаци представљају трошкове за привредне субјекте којима су сертификати неопходни за учешће у железничком саобраћају и њихова висина је дефинисана Правилником о методологији и начину утврђивања трошкова пружања јавне услуге и објављује се у Закону о републичким административним таксама.

Како се наведени сертификати издају на период до пет година, а после се могу обновити, они позитивно утичу на јавне приходе, али се повећање јавних прихода не може унапред дефинисати с обзиром да се не зна број привредних субјеката који ће бити обвезници, односно који ће подносити захтеве за обнављање и који ће први пут подносити захтеве за издавање предметних сертификата.

- 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 релевантно.

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

Није релевантно.

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

Није релевантно.

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?

Нацртом закона ће се привредним субјектима у области безбедности железничког саобраћаја створити следећи додатни трошкови по основу прописивања рока важења до пет година за сертификате из тачке 1) Прилога 5.

Сходно овој промени независна тела за оцену ризика ће имати трошак обнављања сертификата који је прописан Законом о републичким административним таксама и то једном у пет година

Разлози увођења ове промене јесу повећање безбедности кроз могућност да Дирекције проверава да ли независно тело за оцену ризика има одређене промене у свом раду, да ли је набављало нову опрему и атестирало постојећу опрему за безбедан и квалитетан рад, да ли је дошло до промена у организационој структури, да ли приликом запошљавања нових лица иста имају адекватне компетенције и стручну оспособљеност за рад на оцени ризика, као и да ли су настале промене у интерним процедурама у складу са којим се врше послови оцене ризика и проверавање да ли су интерна акта усаглашена са важећим законским и подзаконским актима Републике Србије.

Увођење могућности да Управљач има право да, на основу података добијених од мерних станица за контролу загрејаности осовина, контролу загрејаности кочионих дискова и детекцију равних места на точковима и других параметара који могу имати утицај на угрожавање безбедности железничког саобраћаја, заустави воз и тражи од железничког превозника отклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза је унапређење у безбедносном смислу јер се возила који не испуњавају одговарајуће захтеве искључују из саобраћаја. Истовремено, омогућава се константан надзор над статусом возила и осигурава константан ниво квалитета што продужава век трајања инфраструктуре. Тренутно су на јавној железничкој инфраструктури уграђене 2 мерне станице на брзој прузи Београд Нови Сад (још две од осам које су већ набављене ће бити уграђене на деоници Нови Сад Суботица). У наредном периоду се планира набавка још 3 кроз Пројекат модернизације железничког сектора у Србији. Значи да би у скорој будућности на јавној железничкој инфраструктури требало да буде имплементирано 13 мерних станица. Управљач инфраструктуре у наредном периоду неће имати трошкове у вези са инсталацијом већ набављених мерних станица јер набавка подразумева и уградњу.

Прописивање обавезе сертификације лица задужених за одржавање свих возила утиче на повећање безбедности кроз редовно одржавање свих возила, вођење досијеа о одржавању за свако појединачно возило (који садрже дозволе за коришћење возила, техничке податке и карактеристике возила, цртежи, шеме и скице свих возила и сву документацију везану за било какву активност одржавања возила). Тренутно је у Републици Србији сертифициковано 13 сертифицираних лица задужених за одржавање, што је у овом тренутку довољан број у односу на број превозника. Имајући у виду да АТМФ Прилог А Додатка Г СОТІF-а 1999 – Правила за сертификацију и контролу лица задужених за одржавање (Уредба ЕСМ) („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 12 од 1. јула 2021) предвиђа сертификацију свих возила, од 16. јуна 2022. године ова обавеза се већ спроводи и не представља додатни трошак за превознике.

Обавеза власника индустријских колосека је да израде и добију Сагласност од Дирекције за железнице на Акт о индустријском колосеку што доприноси повећању нивоа безбедности на индустријским колосецима јер морају испунити одређене услове прописане подзаконским актом. У односу на претходни закон власници индустријског колосека немају нове обавезе и додатне трошкове.

Брисање обавеза да лице које има право да регулише саобраћај мора испунити критеријум да се практично стручно оспособљавало под надзором лица које је стручно оспособљено за регулисање железничког саобраћаја не угрожава безбедност с обзиром на чињеницу да је ово лице свакако лице са положеним стручним испитом (што значи да је имало адекватну практичну обуку) а свакако смањује трошак његовом послодавцу и омогућава оптимални рад са више ресурса.

- 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, на тај начин што учесници у железничком саобраћају поседовањем одговарајућих сертификата, усклађених са прописима ЕУ, могу несметано обављати превоз у домаћем и међународном саобраћају.

- 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?

Не утиче.

- 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?

Нацртом закона је прописана обавеза послодавца да обезбеди да његови запослени испуњавају законом прописане услове у погледу стручне оспособљености и здравствених способности. Оваква обавеза постоји и у важећем закону.

Кључна питања за анализу ефеката на друштво

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

Изабрана опција не изазива материјалне трошкове и користи грађанима, али ће се повећати безбедност у железничком саобраћају, што је нематеријална корист.

- 2) Да ли ће ефекти реализације изабране опције штетно утицати на неку специфичну групу популације и да ли ће то негативно утицати на успешно спровођење те опције, као и које мере треба предузети да би се ови ризици свели на минимум?

Предложеним мерама се спречавају негативни утицаји на све заинтересоване групе у привреди.

- 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)?

Није релевантно.

- 4) Да ли би и на који начин изабрана опција утицала на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр, промене у стопама запослености, отпуштање технолошких вишкова, укинута или новоформирана радна места, постојећа права и обавезе радника, потребе за преквалификацијама или додатним обукама које намеће тржиште рада, родну равноправност, рањиве групе и облике њиховог запошљавања и слично)?

Није релевантно.

- 5) Да ли изабране опције омогућавају равноправан третман, или доводе до директне или индиректне дискриминације различитих категорија лица (нпр, на основу националне припадности, етничког порекла, језика, пола, родног идентитета, инвалидитета, старосне доби, сексуалне оријентације, брачног статуса или других личних својстава)?

Изабране опције омогућавају равноправан третман свих 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?

Није релевантно.

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

Изабрана опција утиче подједнако на целу територију Републике Србије.

- 8) Да ли би се реализацијом изабране опције утицало на промене у финансирању, квалитету или доступности система социјалне заштите, здравственог система или система образовања, посебно у смислу једнаког приступа услугама и правима за осетљиве групе и на који начин?

Није релевантно.

ПРИЛОГ 8:

Кључна питања за анализу ефеката на животну средину

- 1) Да ли изабрана опција утиче и у којем обиму утиче на животну средину, укључујући ефекте на квалитет воде, ваздуха и земљишта, квалитет хране, урбану екологију и управљање отпадом, сировине, енергетску ефикасност и обновљиве изворе енергије?

Нацрт закона не проузрокује директан утицај на животну средину, осим у мери у којој повећањем квалитета железничког превоза долази до преласка корисника са других видова саобраћаја (пре свега друмског), што доводи до позитивног утицаја на животну средину, имајући у виду да је железница еколошки повољан и енергетски ефикасан вид превоза.

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

Нацрт закона не проузрокује 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?

Нацрт закона неће произвести негативан утицај на здравље људи.

- 4) Да ли изабрана опција представља ризик по животну средину и здравље људи и да ли се допунским мерама може утицати на смањење тих ризика?

Нацрт закона не представља ризик по животну средину и здравље људи.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област?

Нацрт закона не утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област.

Кључна питања за анализу управљачких ефеката

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

Нацртом закона не уводе се организационе, управљачке или институционалне промене.

- 2) Да ли постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

За издавање сертификата о испуњености услова које треба да испуни тело за оцену ризика као и за вршење надзора над системима за управљање безбедношћу у оквиру Дирекције за железнице, надлежно је Одељење за регулисање безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, жичаре и метро.

Дирекција за железнице нема потребне административне капацитете из разлога што се са једне стране стално повећава обим и комплексност посла континуираним повећавањем броја железничких превозника, сертификованих лица за одржавање железничких возила и осталих учесника у железничком систему, а са друге стране је важно напоменути да је велики проблем и за Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и за Дирекцију за железнице велика флукуација радне снаге, односно одливање високо стручних кадрова, што значајно отежава обављање предвиђених задатака у складу са прописаним надлежностима. Како би се решио овај проблем Дирекција за железнице је направила трогодишњи план запошљавања високообразованих кадрова из области саобраћајног, машинског, грађевинског и електро инжењерства и обезбедила сва неопходна средства. Поред тога, у сарадњи са Светском банком, планирано је ангажовање консултаната који треба да изврши теоријску и практичну обуку запослених у Дирекцији за железнице у области система управљања безбедности. Министарство ће у наредне две године расписати јавни конкурс за пријем у радни однос на неодређено време два нова извршиоца.

- 3) Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр. проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести ?

За реализацију изабране опције није било потребно никакво додатно реструктурирање.

Реструктурирање железничког предузећа Железнице Србије на четири независна предузећа, Инфраструктуру железнице Србије а.д., Србијавоз а.д., Србија Карго а.д. и Железнице Србије а.д., извршена је 2015. године.

- 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?

Изабрана опција нацрта закона даје сигурну извесност истрази несрећа и незгода на железници. Претпоставком коначног исхода, као и претпоставком вероватноће да ће се учесници незгоде усагласити у ставовима, макар они били и супротни, даје за основ закључења истраге, односно доношења Закључка, а тиме свакако и сигурног епилога (макар и судског).

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

Да, у истој мери у којој је утицала и до сада. Све информације о раду државних органа чија је надлежност железнички саобраћај њиховим активностима, донесеним прописима и издатим документима налазе се на сајтовима тих органа.

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?

С обзиром да је реструктурирање железничког система у Републици Србије завршено 2015. године, 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?

Предложене измене Нацрта закона не захтевају обезбеђивање финансијских средстава за његово спровођење.

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

Не.
