

## VI. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

### 1. Одређивање проблема које закон треба да реши

Пре израде новог закона којим ће се уредити област железнице анализирани су ефекти важећег Закона о железници, који су се појављивали у пракси од почетка примене наведеног закона.

Основни проблеми које треба решити доношењем новог закона о железници и који су определили законодавца да приступи доношењу новог закона, је исправљање недостатака уочених приликом примене важећег закона, као и да се у што већој мери уграде решења из прописа Европске уније које уређују ову област (Директива 91/440/ЕЕЗ, Директива 95/18/ЕЗ, Директива 2001/14/ЕЗ, Директива 2012/34/ЕУ и Уредба 1370/2007/ЕЗ).

Такође, један од значајних проблема које овај закон треба да реши је затворено и недовољно регулисано тржиште железничких услуга, са непостојањем конкуренције, неефикасним системом, са све мањим бројем превезених путника и робе, повећани временом путовања и превоза, са високом зависношћу од буџетских субвенција.

У сврху ове анализе наводимо следеће чињенице:

Традиционална организациона структура за већину железница у свету после другог светског рата је представљала интегрисан, јавни монопол. С обзиром на високе фиксне трошкове у погледу обезбеђивања инфраструктуре и значај обезбеђивања саобраћаја који себи могу да приуште групе са ниским приходима, заснивање националног железничког превоза на јавном монополу чинило се очигледним решењем. Међутим, у протеклим годинама, све ове претпоставке су у значајној мери доведене у питање.

У многим државама је до потребе за реформама довела немогућност надметања са развојем који се одвијао у другим видовима саобраћаја (аутомобилски, камионски и авио саобраћај) што је бројним железничким компанијама створило финансијске потешкоће. Ови проблеми су многе државе навели да изврше реформу свог железничког сектора. Осим тога, у протеклом периоду Европска унија (у даљем тексту: ЕУ) је доношењем великог броја нових прописа којима се уређује железница у значајној мери реформисала тај вид саобраћаја.

У земљама Западне Европе је тржишни удео код већине железница почео да опада 50-их година XX века. Ово опадање је одразило прелаз привреде са традиционалне тешке индустрије – којој је железница одговарала – на индустрију услуга и малопродаје, што је процес који се дешавао у комбинацији са порастом у броју власника аутомобила и изградњи путева. Насупрот томе, у источној Европи је обим железничког саобраћаја имао изненаднији и оштрији пад, сконцентрисан око периода интензивних економских реформи почетком 90-их година, премда је у току последњих неколико година у одређеној мери дошло до стабилизације – и до данас је забележен већи удео железнице на тржишту робног саобраћаја него у земљама Западне Европе.

Садашња структура „Железнице Србије” ад није одржива у дугорочном периоду, реакције су споре, финансирање је неизвесно, ефикасност је ниска и др. што доводи до лоших стратешких одлука. Процењено је да је набоља опција она која форсира интерне ефикасности, нарочито у превозу робе, који ће ускоро морати да се суочи са јаком конкуренцијом од железница које примају државну помоћ, и то у таквом обиму са којим се Република Србија не може мерити. Ово ће учинити да, иако ће железници у Републици Србији сигурно бити потребна дугорочна финансијска помоћ од државе, ова помоћ буде

минимизирана, а потребно је да наша национална железница обезбеди ефикасно пружање разумног нивоа услуга.

У оквиру решења која доносе нови прописи ЕУ, а са којима Република Србија има обавезу да се усклађује, што је и извршено кроз овај закон, резултати реструктурирања железнице да дају Републици Србији велику шансу да образује ефикасан и ефикасан железнички сектор. Имајући у виду да су железнице витални део транспортног сектора државе, да ефикасност железничког система треба да се побољша да би се тај систем интегрисао у конкурентно тржиште превозних услуга, као и да железнички саобраћај треба да се учини ефикаснијим и конкурентнијим у односу на друге видове саобраћаја, неопходно је да држава железничким превозницима омогући статус самосталних оператора који ће пословати на комерцијалан начин - у складу са захтевима тржишта. Будући развој и ефикасно пословање железничког система може се унапредити ако се прави разлика између пружања транспортних услуга и управљања инфраструктуром и, с обзиром на ову концепцију, неопходно је да се одвојено управља овим два делатностима и да оне имају одвојене рачуне, што је и предвиђено овим законом.

На овај начин исправљају се грешке и недоречености важећег закона, уочене током периода његове примене.

## **2. Циљеви који се доношењем закона постижу**

Приликом израде Нацрта закона о изменама и допунама закона о железници основни циљеви који су се желели постићи били су побољшање ефикасности железничког система Републике Србије, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, као и интеграција српских железница у железнички систем ЕУ.

Нацртаом закона о изменама и допунама закона о железници значајно су осавремењени и прецизирани делови овог закона, у коме се уређује приступ и коришћење железничке инфраструктуре, на начин како је појашњено даље у тексту.

У циљу подстицања конкуренције у погледу пружања услуге корисницима у железничком саобраћају, у смислу побољшања комфора и услуга уопште, држава треба да задржи одговорност за развој одговарајуће железничке инфраструктуре, што је и дефинисано у овом закону.

Треба имати на уму да је железничка инфраструктура природни монопол. Због тога је неопходно пружити управљачима инфраструктуре подстицаје да смање трошкове и ефикасно управљају овом инфраструктуром. Такође, треба узети у обзир чињеницу да, дуго низ година, ниво улагања у инфраструктуру и технологију није омогућио стварање услова за било какав развој железничког транспорта, због чега је потребно да се спроведу одговарајућа побољшања. С обзиром на монополистичку позицију управљача инфраструктуре, пожељно је испитати расположиве капацитете инфраструктуре, као и установити методе побољшања квалитета капацитета инфраструктуре, уколико поступак доделе капацитета инфраструктуре није усаглашен са захтевима корисника.

Кроз овај закон уведени су подстицаји за железничке превознике и управљаче инфраструктуре за смањење поремећаја и побољшање ефикасности мреже.

Узете су у обзир потребе корисника или потенцијалних корисника капацитета инфраструктуре да планирају своје пословање, те за потребе корисника и инвеститора у ту инфраструктуру, значајно је да управљач инфраструктуре обезбеди да се капацитет

инфраструктуре додели тако да обезбеди редовно одржавање и побољшање нивоа поузданости услуга.

Наиме, према овом закону, регулисање тржишта железничких услуга подразумева, поред осталог, и праћење и анализирање услова конкуренције на тржишту железничких услуга, преиспитивање поступака и аката управљача инфраструктуре, контролисање независности управљача инфраструктуре, предузимање мера за спречавање нелојалне конкуренције и дискриминаторног понашања, праћење железничког тржишта како би се анализирала конкуренција између различитих видова саобраћаја, контролисање квалитета железничких услуга итд, коју врши регулаторно тело – Дирекција за железнице.

### **3. Друге могућности за решавање проблема**

У току анализе разматрано је неколико релевантних могућности:

- status quo - не мењање важећег Закона о железници;
- доношење закона којим би се изменио и допунио важећи Закон о железници у смислу корекције проблема уочених у реализацији важећег закона;
- доношење новог закона који би прецизније регулисао област железничког саобраћаја и увео нове механизме за Дирекцију за железнице, као регулаторног тела у области железничког саобраћаја.

Током анализе појединачних решења у овом закону, разматрана су у два корака:

- у првом, разматрана је потребе за изменама и допунама одредби важећег закона,
- у другом, ако су измене и допуне биле неопходне, разматране су релевантне опције и утврђивала се најпожељнија, са аспекта утврђених критеријума и циљева.

Разлог зашто се није определило на доношење новог закона је тај што се постојећи закон не мења суштински нити у већем обиму. Стога смо става да његова корекцију кроз доношење новог закона није неопходна.

### **4. Зашто је доношење закона најбоље за решавање проблема**

У току једногодишњег периода праћења и контроле примене важећег Закона о железници, у министарству надлежном за послове саобраћаја, као и анализе ефеката у примени тог закона од стране Дирекције за железнице, установљено је да је неопходно приступити доношењу Нацрта закона о изменама и допунама закона о железници, а све са циљем да се ефикасније обављају послови у области железничког саобраћаја.

Такође, прецизније су дефинисани послови у области регулисања тржишта железничких услуга и послови у области регулисања безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, који представљају специфичне послове које обавља Дирекција за железнице. Изменама и допунама постојећег закона решавају се питања поступака, права и рокова за приступ железничкој инфраструктури.

Као што је већ наведено, доношење Нацрта закона о изменама и допунама закона о железници је једина могућност за превазилажење свих наведених проблема и једини начин да се примена овог закона којим се уређује железнички саобраћај учини практичном и ефикасном.

Поред напред наведеног, потреба за потпунијим усаглашавањем са законодавством Европске уније решава већи део проблема који су се појавили у важећем закону.

## **5. На кога ће и како утицати предложена решења**

Решења у овом закону ће имати позитиван утицај на:

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

- Дирекцију за железнице, којој је Законом о железници дато овлашћење за регулисање тржишта железничких услуга, што између осталог подразумева и праћење и анализирање услова конкуренције на тржишту железничких услуга, преиспитивање поступака и аката управљача железничке инфраструктуре, контролисање независности управљача инфраструктуре, предузимање мера за спречавање нелојалне конкуренције и дискриминаторног понашања, доношење подзаконских аката на основу овог закона, као и овлашћење за доношење прописа од значаја за безбедност железничког саобраћаја који се доносе на основу Закона о безбедности и интероперабилности железнице. Решења у овом закону имаће директан утицај на Дирекцију за железнице. Кључна решења утицаће на субјекте регулације подстичући их да поштују новопредложена решења;

- Привредне субјекте који се баве организовањем и обављањем превоза у комбинованом транспорту код кога се већи део превозног пута обавља железницом, јер се овим законом дају основи за уређивање ове врсте транспорта. Решења у овом закону имаће директан утицај на привредне субјекте који се баве организовањем и обављањем превоза у комбинованом транспорту код кога се већи део превозног пута обавља железницом. Очекиван је пораст обима превоза железницом, што ће имати позитиван економски ефекат како на наведене привредне субјекте, тако и на привреду Републике Србије у целини.

- Кључна решења утицаће на субјекте регулације подстичући их да поштују новопредложена решења. Путници који користе железнички превоз као вид транспорта, ефикасније ће примењивати новопредложена решења него што је то до сада био случај, обзиром да су она јаснија и прецизнија него до сада. Такође су отклоњене недоумице које су до сада постојале по питању сфере примене Закона о железници и Закона о безбедности и интероперабилности железнице, те је извршено сродније и логичније повезивање појмова унутар оба системска закона.

## **6. Трошкове које ће примена закона створити грађанима и привреди (нарочито малим и средњим предузећима)**

Примена овог закона не ствара трошкове грађанима и привреди. Доказано је да подстицање оптималног коришћења железничке инфраструктуре доводи до смањења трошкова превоза за привредне субјекте и друштво у целини.

У складу са потребом анализе одредби које се односе на увођење накнада за коришћење инфраструктуре и цена услуга (које су припремљене у непосредној сарадњи са Министарством финансија и привреде, због усклађивања овог закона са Законом о буџетском систему) и надокнада за обавезу јавног превоза, које су дефинисане чл. 29, 35. и 90. овог закона, даје се следеће појашњење:

„Железнице Србије” ад у садашњем тренутку представља и управљача инфраструктуре и железничког превозника путника и робе и има монополски положај. То привредно друштво финансира се у највећој мери из буџетских средстава за субвенције у складу са законом којим се уређује буџет за текућу годину.

Овим законом предвиђено је увођење плаћања накнада за коришћење железничке инфраструктуре, које је и у складу са радном верзијом нацрта закона којим се уређују накнаде за коришћење јавних добара и плаћање цена одређених услуга које управљач инфраструктуре може да понуди железничком превознику, односно железничком превознику за сопствене потребе.

Такође, предвиђено је и закључивање уговора између управљача инфраструктуре и Владе, односно аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе којим се уређују међусобна права и обавезе у погледу финансирања трошкова управљања железничком инфраструктуром у делу који чини разлику између стварних трошкова управљања железничком инфраструктуром и остварених прихода од накнада за коришћење инфраструктуре и цена услуга. На тај начин, износ који би држава издвајала за управљање инфраструктуром у односу на садашњи износ субвенција „Железнице Србије” ад би био смањен. Трошкови управљања инфраструктуром дефинисаће се на основу учинка управљача инфраструктуре. Такође, овај уговор се заснива на следећим принципима:

- економичности начина управљања железничком инфраструктуром у Републици Србији;
- усклађеност са важећим политикама и прописима Европске уније;
- повећање конкурентности железничког саобраћаја у Републици Србији;
- максимизирање улагања средстава и предузимање напора у циљу отклањања значајног кашњења у одржавању, реконструкцији и модернизацији железничке инфраструктуре;
- омогућавање управљачу инфраструктуре сигурног ослонаца у пословном планирању инвестиција, у одређеном износу за одређено време;
- стварања основа за даљи развој железничке инфраструктуре у Републици Србији у будућности;

Постизање наведених циљева предвиђено је да буде контролисано мерењем резултата управљања инфраструктуром на основу овог уговора.

Такође, процењено је да надокнада за обавезу јавног превоза, коју би Влада, надлежни орган аутономне покрајине, односно надлежни орган јединице локалне самоуправе у циљу обезбеђивања превоза од општег интереса исплаћивао железничком превознику, заједно са износом за трошкове управљања железничком инфраструктуром, не би прелазила субвенцију коју сада држава издваја за један привредни субјект - „Железнице Србије” ад.

Сматра се да би се увођењем уговорних односа за управљање железничком инфраструктуром и за обавезу јавног превоза, што је и дефинисано овим законом, омогућило контролисање утрошка средстава, на који начин се обезбеђује ефикасан, ефективан рад и

подизање квалитета услуга управљача инфраструктуре и железничких превозника. Оваква подела трошкова, која се сада исплаћује путем субвенција једном привредном субјекту које је истовремено и управљач инфраструктуре и железнички превозник, биће последица процеса реструктурирања „Железнице Србије” ад.

## **7. Да ли су позитивне последице закона такве да оправдавају трошкове које ће проузроковати**

Примена овог закона не ствара никакве трошкове грађанима и привреди, па није могуће дефинисати позитивне последице које оправдавају трошкове, јер исти не постоје.

Када је реч о позитивним аспектима закона, а узевши у обзир све горе наведено, напомињемо да су пре израде Закона о изменама и допунама закона о железници анализирани ефекти важећег закона, проблеми који су се појављивали у примени тог закона од момента његове примене, анализирана су упоредно правна решења и искуства земаља у региону и друга међународна искуства.

Доношењем Закона о изменама и допунама закона о железници отклањају се недостаци уочени у примени тренутно важећег Закона о железници.

Овај Нацрт закона треба да допринесе усклађивању националног законодавства у области железнице са основним принципима садржаним у европским директивама у овој области. У поступку придруживања ЕУ један од предуслова је усаглашеност националног законодавства са европским законодавством. Предложене измене представљају транспозицију оних одредаба директива чије је преношење у правни систем Републике Србије могуће извршити искључиво законом.

Доношење Закона о изменама и допунама закона о железници имаће позитиван утицај на железничке превознике којима ће бити омогућен статус самосталних оператора који ће пословати на комерцијалан начин – у складу са захтевима тржишта. Оператерима ће бити доступна свака деоница на којој се одвија саобраћај. Страни шпедитери већ су заинтересовани да својим возовима превозе робу преко територије Републике Србије. Начин на који је предвиђено будуће функционисање железничког сектора у нашој земљи омогућиће ефикасну примену сва четири железничка пакета ЕУ. Овим ће бити омогућено отпочињање процедуре за уједињење железница земаља ЕУ у јединствени систем, без препрека и дискриминације било ког учесника. Доношење Закона о изменама и допунама закона о железници подстаћи ће се приватни оператери на бављење овим послом, а повећана конкуренција треба да доведе и до повећаног квалитета услуге, како у смислу безбедности, тако и у смислу конкурентније цене превоза. Такође, унапређује се железнички саобраћај и тај систем се интегрише у конкурентно тржиште превозних услуга, а све са циљем да се ефикасније обављају послови у области железничког саобраћаја.

Доношење Закона о изменама и допунама закона о железници имаће позитиван утицај и на комбиновани транспорт, код кога се већи део превозног пута обавља железницом, а који је, упркос свом значају и потенцијалима у великој мери занемарен у важећем Закону о железници.

Посебно се истиче у Нацрту закона о изменама и допунама закона о железници значајно осавремењавање и прецизирање дела закона, у коме се уређује приступ и коришћење железничке инфраструктуре.

Једна од најбитнијих позитивних последица доношена овог закона је повећање ефикасности и конкурентности железничког саобраћаја у односу на друге видове саобраћаја, а самим тим и унапређење железничког саобраћаја.

## **8. Да ли се законом подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишна конкуренција**

Побољшаним и прецизираним уређивањем система железничког саобраћаја значајно ће се подстаћи интересовање домаћих и страних правних и физичких лица за улагања у железничку инфраструктуру и превоз железницом.

У том смислу, очекује се појава привредних субјеката који ће обављати послове управљања железничком инфраструктуром и превоза у железничком саобраћају, чиме ће настати услови за појаву конкуренције на тржишту услуга у том виду саобраћаја.

У прилог овоме иде и чињеница да сада већ постоје заинтересовани домаћи превозници за приступ железничкој инфраструктури, али због непрецизних одредби важећег Закона о железници, није додељена ни једна траса воза.

Такође, почетним корацима у уређивању комбинованог транспорта, овим закон ће подстаћи интензивнији развој тог облика транспорта.

## **9. Да ли су све заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о закону**

Током израде Нацрта закона о изменама и допунама закона о железници, у различитим фазама, формирана је Радна група састављена од представника најзначајнијих интересних група везано за област железничког саобраћаја (Дирекције за железнице, „Железнице Србије” ад, Предузећа за изградњу железничког чвора Београд д.о.о, Саобраћајног факултета).

О Нацрту закона о изменама и допунама закона о железници о железници одржана је јавна расправа, на којој су сви заинтересовани субјекти имали могућност да се изјасне и доставе сугестије и примедбе на овај закон. Нацрт закона о изменама и допунама закона о железници био је објављен и на сајту министарства надлежног за послове саобраћаја. Том приликом сугестије и коментаре били су у могућности да доставите сви заинтересовани субјекти.

Одбор за привреду и финансије је на 37. седници, одржаној дана 19. новембра 2014. године одредио Програм јавне расправе о Нацрту закона о изменама и допунама закона о железници, сходно којем је Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре спровело јавну расправу.

Јавна расправа спроведена је у периоду од 21. новембра до 10. децембра 2014. године, а текст Нацрта закона био је постављен на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и на порталу е-управе. Примедбе на текст Нацрта закона и предлози за његову измену или допуну достављени су путем поште или електронским путем.

Нацрт закона припремала је радна група у чијем саставу су били заступљени представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дирекције за

железнице, Саобраћајог факултета, и „Железнице Србије” ад. У складу са донетим решењем, руководство је повремено позивало и друга лица која су имала предлоге за измену предметног закона и која су се укључивала у расправу у вези са постојећим предлозима. Стога је Нацрт резултат или сагласности о појединим решењима или компромиса учесника радне групе о питањима која су од значаја за регулисање области железнице. Израдом Нацрта закона о изменама и допунама закона о железници испуњен је задатак дефинисан решењем о оснивању Радне групе.

Основни циљ измена поводом додатног усклађивања са прописима ЕУ, односно са Директивом 34 из 2012. године, којом се успоставља јединствено европско железничко подручје, остварен је у складу са резултатима анализе овог прописа, сачињене од стране представника Дирекције, чиме су установљене новине у односу на већ постојеће три директиве ЕУ које су имплементирани у важећи закона (Директива Савета 91/440, 95/18 и 2001/14) и са којима је важећи закон усклађиван.

У вези са наведеним, спроведене су следеће измене важећег закона:

- извршена су бројна термилошка појашњења у свим деловима закона;
- изостављене су постојеће одредбе о лиценцама за управљање железничком инфраструктуром;
- допуњен је део закона који се односи на статус и послове Дирекције за железнице одредбом о немогућности да директор заснује радни однос у року од једне године након истека мандата, код правног лица или предузетника који је у времену трајања његовог мандата био субјект регулисања тржишта железничких услуга;
- јасно је прописана надлежност Дирекције за железнице за подношење захтева за покретање прекршајног поступка у случају непоступања по захтеву и решењу Дирекције;
- прецизно је дефинисана одредба о надлежности Дирекције за железнице за административно извршење њених решења;
- изостављене су одредбе о надлежности Дирекције за железнице за утврђивање трошкова поводом подношења захтева за доделу трасе, из разлога што је обрада захтева обухваћена минималним пакетом услуга, као и одредба о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса;
- изостављене су донације као извор прихода Дирекције за железнице.

Наведене измене у делокругу надлежности Дирекције за железнице, сугерисане су и у Извештају о напредку ЕК у 2013. години, као неопходне за постизање ефикасности и независности ове институције у области регулаторних послова.

Надаље, у Нацрт закона уврштене су и следеће измене:

- у циљу боље примењивости самог закона предвиђене су одредбе о доношењу подзаконских аката у свим областима где је то сврсисходно, као на пример код приступа инфраструктури где се предвидело да министар надлежан за послове саобраћаја прописује елементе уговора о коришћењу железничке инфраструктуре;
- у складу са запажањима надлежног министарства, као и информацијама добијеним о



почетним резултатима из праксе, недавно донетог важећег закона, као и поређењем са правном материјом другог системског закона – Закон о безбедности и интероперабилности железнице, у делу управљања и коришћења железничке инфраструктуре додате су одредбе које се односе на путне прелазе, посебно трошкове, одржавање, реконструкцију и санацију (досадашњи термини су обнова и унапређење) а измена је извршена ради хармонизације са Законом о планирању и изградњи и извршено је логичније и сродније повезивање одредаба у односу на важећи закон;

- извршено је прецизирање дефиниција и одредаба о организовању превоза, као и изградњи и одржавању посебних врста железнице, у шта спадају метро, жичаре, туристичко-музејска железница и градска железница;
- у целокупном тексту Нацрта закона извршено је термилошко појашњавање и прецизирање, као и усклађивање са терминима из Закона о безбедности и интероперабилности железнице, што је резултирало проширењем појмовника.

Поред усвојених измена и допуна предметног закона, разматрани су и бројни други предлози за које није постигнут стручни консензус и није постојало убеђење да ће утицати на циљ измена који је првенствено дефинисан у смислу да се закон што хитније учини максимално јасним, сврсисходним и примењивим ради неодложног повећања ефикасности и конкурентности железничког превоза у односу на друге видове саобраћаја.

Текст Нацрта закона представљен је на расправи организованој у Нишу дана 26. новембра 2014. године, расправи организованој у Новом Саду дана 27. новембра 2014. године, расправи организованој у Суботици дана 28. новембра 2014. године, расправи организованој у Ужицу дана 03. децембра 2014. године и расправи организованој у Београду дана 05. децембра 2014. године.

Кроз спроведену јавну расправу у израду Нацрта закона укључили су се и други заинтересовани субјекти (200 учесника који су представљали: републичке, покрајинске, градске, гранске и друге организације синдиката, удружења послодаваца, државне органе, јавне службе, привредне субјекте, посланичке групе и стручну јавност). Предлози и сугестије са јавне расправе који су били усмерени на побољшање предложеног текста Нацрта закона и који су у духу концепта на којима се исти заснива, уграђени у текст Нацрта закона.

Најчешћа питања и сугестије у вези Нацрта закона која су изнета у току јавне расправе су:

#### **1. Примедбе на члан 4.**

Потребно је размотрити текст да железничка инфраструктура не обухвата објекте за одржавање возних средстава са припадајућим колосецима и железничке депое.

#### **2. Примедбе на члан 6.**

Потребно је допунити члан 6. у смислу да Влада на предлог Министарства надлежног за послове саобраћаја, Аутономне покрајине и јединица локалне самоуправе доноси акт о категоризацији железничких пруга.

### **3. Примедба на члан 7.**

Реч „друштво капитала” потребно је заменити речју „јавни управљач”.

### **4. Примедба на члан 9.**

Реч „друштво” потребно је заменити речима „јавни управљач”, а речи „могу се пренети” заменити речима „преносе се”.

Потребно је додати и манипулативне пруге.

### **6. Примедбе на члан 15.**

У члану 15. предвиђено је да управљач инфраструктуре може обуставити јавни превоз путника и робе уколико је превоз нерентабилан. Реч нерентабилан је врло дискутабилна реч и потребно је заменити је другим адекватним изразом.

### **7. Примедбе на члан 47.**

У односу на примену концесије потребно је пренети све термине и одреднице које се односе на железницу из Закона о Јавно приватном партнерству и концесијама, у овом случају на делатност од општег интереса каква је железничка инфраструктура.

### **8. Примедбе на члан 48.**

У члану 48. наводи се да трошкове реконструкције железничке инфраструктуре сноси инвеститор - ако се другачије не споразумеју инвеститор и управљач инфраструктуре.

Ову тачку треба променити и она треба да гласи: „трошкове реконструкције сноси јавни управљач на основу посебног споразума - уговора са инвеститором којим се уређују међусобни односи и међусобне накнаде за учешће инвеститора објекта”.

### **9. Примедбе на члан 46.**

У члану 46. треба додати текст да Народна скупштина доноси национални програм железничке инфраструктуре „уз мишљење аутономне покрајине и локалних самоуправа”.

### **10. Примедбе на чл. 78 - 83.**

У наведеним члановима треба избацити термин „комбиновани транспорт” и користити термине из Закона о просторном плану Републике Србије, односно треба користити термин „интермодални транспорт” и „мултимодални транспорт”.

**11.** Представник свих синдиката предложио је одложено примену одредаба закона којима се отвара тржиште за конкуренцију и то даном ступања Републике Србије у пуноправно чланство Европске уније, а у циљу пружања шансе за опстанак „Железнице Србије” ад. Ставови Радне групе били су подељени када је реч о предложеном решењу.

Неки од предлога који су дати суштински мењају модел Нацрта закона, док други нису у складу са Директивом 34 из 2012. године, т.ј. Директивама Савета 91/440, 95/18 и 2001/14 те из тог разлога нису увршћени у Нацрт закона. И други најчешћи предлози за измене појединих решења у Нацрту закона који су били предмет расправе на Радној групи која је радила на овом Нацрту, детаљно су разматрани, цењени од стране свих стручних чланова Радне групе и на крају прихваћени у предложеној форми као нешто што можда не одговара сваком учеснику у потпуности али је прихватљиво решење за све стране. Из наведеног разлога, ове примедбе нису прихваћене и предложене као део законских решења.

Нацрт закона о изменама и допунама закона о железници био је разматран и од стране надлежних органа Европске комисије, чији су предлози и сугестије уважени, чиме се обезбедило и позитивно мишљење Канцеларије за европске интеграције.

## **10. Које ће се мере током примене закона предузети да би се остварило оно што се доношењем закона намерава**

Након доношења Нацрта закона о изменама и допунама закона о железници планирано је доношење подзаконских аката, од стране Министарства саобраћаја, Дирекције за железнице, од којих је већина већ припремљена, захваљујући помоћи ЕУ, односно експерата у оквиру пројеката које је финансирала ЕУ Twinning пројеката и Техничке помоћи „Железнице Србије” ад у реструктурирању појединих области. Такође, предвиђено је да „Железнице Србије” ад донесу, у што краћем року, своја акта како би овај закон могао да има пуну примену.

Подзаконски акти чије је доношење предвиђено Нацртом закона о изменама и допунама закона о железници су:

Министарство надлежно за послове саобраћаја, на захтев управљача путне инфраструктуре уз претходно прибављену сагласност управљача железничке инфраструктуре, доноси акт којим се отварају нови, укидају или реконструишу постојећи путни прелази.

Министар надлежан за послове грађевинарства ближе уређује садржину техничке документације, процедуру издавања одобрења за извођење радова на реконструкцији железничке инфраструктуре и одобрења за њену употребу.

Министар уређује услове за изградњу, реконструкцију и одржавање туристичко-музејске железнице, као и услове организовања и регулисања јавног превоза на тој железници.”

Рок за доношење наведених подзаконских аката није могуће одредити, обзиром да је он дефинисан тренутно важећим Законом о железници, а прелазне и завршне одредбе тог закона Нацртом о изменама и допунама закона о железници нису мењане.

Мере за спровођење решења садржаних у овом закону нарочито укључују следеће мере и активности:

- регулаторне, доношењем подзаконских аката неопходних за пуну примену овог закона;
- институционалне;
- нерегулаторне мере, као што су употреба економских инструмената, тржишна решења, информационе и образовне кампање и активности;
- друге мере и активности које за циљ имају пуну примену законских решења и система контроле примене, што укључује мере за праћење остваривања зацртаних циљева.