

## VII. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

### На кога ће и како ће највероватније утицати решења у закону

Решења у Нацрту закону о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама (у даљем тексту: Нацрт закона) имаће утицај на поједине учеснике у унутрашњем водном саобраћају.

Нацрт закона ће утицати на Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у оквиру кога ће се формирати посебна организациона јединица коју ће чинити четири запослена а која ће обављати послове оператера Сервиса за управљање бродским саобраћајем (VTS).

Нацрт закона ће утицати на Дирекцију за водне путеве којој се додаје у надлежност управљање *AtoN* системом обележавања пловних путева. Увођење ово система реализује се кроз Пројекат „Увођење електронског система обележавања пловних путева“ који се финансира из ИПА 2013 средстава и чија је вредност 3,4 милиона евра. Овај пројекат подразумева замену садашњих класичних навигационих бива које обележавају пловне путеве са новим бовама које ће имати уграђене тзв. AIS *AtoN* транспондере. Ови транспондери ће омогућити да навигационе бове буду видљиве на електронским навигационим картама које се користе на бродовима, у свим условима пловидбе (дању, ноћу, у условима магле, снега и др.) за разлику од садашњих бова које су видљиве искључиво током дневне пловидбе. Овај пројекат ће такође омогућити далеко брже реакције у ситуацији када нпр. неки брод током пловидбе оштети навигациону бову, када ће Дирекција за водне путеве једноставно активирати тзв. виртуелни атон, који ће постати видљив на бродским електронским навигационим картама. На тај начин, иако је бова оштећена, потопљена или се откачила са сидра, брод ће преко навигационе карте ипак видети где се налази пловни пут. Такође, овај систем ће омогућити да се нпр. у ванредним ситуацијама, кроз употребу виртуелних атона брзо обелези место хаварије како би други бродови одмах могли да прилагоде пловидбу тој ситуацији.

Нацрт закона ће утицати на поједине бродарске компаније које ће радно време чланова посаде морати да ускладе са одредбама овог закона, а које ће бити усклађене са Директивом Савета 2014/112/ЕУ о спровођењу Европског споразума о утврђивању одређених видова организације радног времена у пловидби унутрашњим водним путевима, закљученог између Европског савеза за пловидбу унутрашњим водним путевима (ЕБУ), Европске организације заповедника пловила (ЕСО) и Европске федерације радника у транспорту (ЕТФ). Већина бродарских компанија већ поштује стандарде организације радног времена које се примењују у ЕУ, међутим на бродовима којима управљају поједине бродарске компаније уочена су значајна прекорачења норми дозвољених радних сати, због чега ће допуне овог дела Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама позитивно утицати на заштиту основних права чланова посаде.

Надаље, Нацртом закона се позитивно утиче на пословање бродарских компанија на начин што се предлаже укидање контролног прегледа, као једна од 4 врсте техничких прегледа бродова, који врши Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, као орган управе у саставу МГСИ. На овај начин ће се позитивно утицати на пословање бродарских компанија, имајући у виду да трошкови овог прегледа, који је врши на сваких 30 месеци, износе у просеку од 50.000 до 180.000 динара, при чему се неће утицати на безбедност пловидбе, због свеобухватног редовног прегледа који се врши сваке пете године. Ова врста прегледа је укинута и у државама чланицама Европске уније.

Такође, по угледу на немачко законодавство Нацртом закона је прописано да за вршење појединих послова на броду, у одређеним моделима пловидбе, бродар може да ангажује приправника за стицање звања уместо појединих чланова посаде са прописаним звањима, у складу са прописом којим се утврђује најмањи број чланова посаде за безбедну пловидбу.

Нацрт закона ће утицати на привредна друштва која управљају привременим депонијама шљунка и песка. У том смислу, правни статус ових објеката тренутно је уређен Законом о планирању и изградњи који их препознаје као привремене грађевинске објекте за које се издаје опривремена грађевинска дозвола. Надаље, Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама прописано је да је претовар шљунка и песка спада у лучку делатност која се може обављати само у оквиру лучког подручја, док је чланом 10. Закона о водама прописано да се, ако је за обављање привредне делатности у оквиру привремених депонија шљунка, песка и другог материјала, неопходно пристајање бродова уз обалу, на формирање привремених депонија шљунка, песка и другог материјала примењују се одредбе Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Имајући уз виду да тренутно на обалама Дунава, Саве и Тисе на територији Републике Србије, има преко 140 ових привремених објеката, чији је рад имао велики утицај на несметано псоловање легалних лука у Републици Србији, што је последично довело до тога да данас не постоји ниједан легалан лучки терминал за претовар речних агрегара (шљунка и песка), Нацртом закона предлаже се постепено решавање овог великог проблема који оптерећује рад лука у Србији и утичу на њиву конкуретност на међународном тржишту лучких услуга. С тим у вези, Нацртом закона се прописује рок од 6 година, колико најдуже трају привремене грађевинске дозволе у складу са Законом о планирању и изградњи, као прелазни рок за постепену релокацију тзв. шљункара на званична лучка подручја, при чему је предвиђено да јединице локалне самоуправе својим одлукама утврде на којим се тачно локацијама могу налазити привремене депоније шљунка и песка, до истека наведеног прелазног рока. Такође, за оне привремене депоније шљунка и песка које не буду обухваћене одлукама јединица локалних самоуправа, предвиђена је могућност пресељена на лучка подручја која су већ утврђена или ће бити утврђена у наредном периоду у складу са просторним плановима.

Предложеним решењем позитивно ће се утицати на пословање **лука**, али и на садашње привремене депоније шљунка и песка која ће релокацијом на лучко подручје стећи могућност добијања грађевинске и употребне дозволе за разлику од садашње привремене грађевинске дозволе, при чему се указује да скоро ниједан од ових објеката нема ни привремену грађевинску дозволу.

Нацрт закона ће позитивно утицати **на јединице локалне самоуправе** обзиром да се уводи ред у области рада привезишта за чамце. С тим у вези, у надлежност јединица локалне самоуправе преноси се издавање одобрења за рад ових објеката, за које ће јединица локалне самоуправе наплаћивати локалну административну таксу у складу са Законом о финансирању локалне самоуправе.

С тим у вези, Нацрт закона ће утицати и на рад **правних лица** која данас пружају **услуге у оквиру привезишта за чамце**, која ће бити дужна да своје пословање ускладе са одредбама овог закона, те исходују одобрење за рад од јединице локалне самоуправе, али и коригују износе таксе које данас наплаћују од корисника њихових услуга у складу са одлуком коју ће донети Влада након усвајања Нацрта закона.

Нацрт закона ће позитивно утицати и на рад Агенције за управљање лукама у чију надлежност је стављено издавање одобрења за рад марина.

Такође, Нацрта закона утицаће на пословање привредних друштава која користе чамце без сопственог погона, педалине и слична пловила за обављање привредне делатности, обзиром да ће иста морати да обезбеде да свако лице које се укrcава на ова пловила обавезно има прслук за спасавање, као и да предузму друге мере у циљу безбедности тих лица одређене од стране надлежне лучке капетаније.

Нацрт закона утицаће на Управу за утврђивање способности бродова за пловидбу која ће бити дужна да прати рад CESNI Комитета на усаглашавању ES-TRIN стандарда, да га преводи и објављује на својој интернет презентацији, као и да правовремено предлаже измену Прилога 2 Правилника о техничким захтевима за статутарну сертификацију бродова унутрашње пловидбе, одмах након усвајања новог ES-TRIN стандарда од стране CESNI Комитета.

Нацрт закона ће делимично утицати на рад лучких оператера који су у процесу приватизације, односно својинске трансформације стекли право својине у целини или на одређеном делу лучке супраструктуре или лучке инфраструктуре, обзиром да се уводи обавеза подношења захтева за упис у уписник у управном поступку.

Коначно, Нацртом закона отвара се могућност вршења обука за стицање звања у унутрашњој пловидби. Предметна могућност предвиђена је прописима Европске уније, те се на овај начин отвара могућност домаћим привредним друштвима да испуне одређене техничке захтеве и добију одобрење за обављање овог посла. Указује се да обука неће бити обавезан услов за стицање звања, већ алтернативна могућност да заинтересована лица на један бржи начин, кроз систем образовања одраслих по коме ће радити ови центри за обуку, стекну одређено звање у унутрашњој пловидби. Примена одредаба овог дела Нацрта закона одложена је на годину дана, што је резултат потребе да се сачека са усвајањем свих техничких и других стандарда за вршење обука у оквиру CESNI комитета, који ће потом бити транспоновани у домаће законодавство. Рад на усвајању наведених стандарда се очекује до јуна 2018. године. Важно је истаћи да се у сарадњи са средњим бродарским школама у Србији ради на успостављању система у коме ови центри за обуку неће бити конкуренција редовном систему образовања, већ ће представљати његову надоградњу. Наиме, циљ МГСИ је да дефинише систем по коме ће средње бродарске школе, кроз коришћење инструмената дуалног образовања, омогућити ученику да на крају периода школовања добије звање морнара у унутрашњој пловидби и тиме могућност запошљавања одмах по завршетку формалног образовања. Садашњи систем ово не омогућава, обзиром да лице које је завршило средњу бродарску школу мора да стекне обавезни пловидбени стаж након завршетка формалног школовања, а потом и да положи стручни испит за стицање звања морнара. Новим системом ученик би обавезни пловидбени стаж стекао током трајања школовања и самим чином матурирања стекао све потребне услове за добијање звања морнара. Надаље, по завршетку формалног школовања и стицања звања морнара, лице би потребна знања и вештине за стицање виших звања од морнара могао да стекне или кроз обавезни пловидбени стаж и самосталну теоријску припрему за полагање стручног испита, или кроз завршетак одговарајуће обуке у центру за обуку. Ова обука ће омогућавати скраћивање трајања обавезног пловидбеног стажа (због знања и вештина које ће лице на обуци стећи употребом симулатора), али и пружила потребно теоријско знање за полагање стручног испита. С тим у вези, у наредних годину ће се дефинисати да ли ће се стручни испити одржавати у лучким капетанијама, као што је данас случај, или ће се овлашћење за вршење ових испита пренети на центре за обуку. Свако од наведених решења захтева прописивање јасних квалификација које ће процењивачи морати да испуне без обзира да ли ће радити у оквиру лучких капетанија или центара за обуку. Такође, инструктори који ће се користити током трајања редовног

образовања мораће да испуне услове који ће бити прописани у складу са законом којим ће се уредити дуално образовање.

### **Какве трошкове ће примена закона створити грађанима и привреди (нарочито малим и средњим предузећима)**

У односу на трошкове које ће примена Предлога закона створити за грађане и привреду, исти ће створити додатне трошкове за поједине учеснике унутрашњег водног транспорта.

Додатне трошкове Нацрт закона ће проузроковати за бродарске компаније која нису поштовала јединствена европска правила о расподели радног времена, већ су на мањи број чланова посаде распоређивали већи број радних обавеза. Прописивањем одредаба о расподели радног времена у складу са Директивом Савета 2014/112/ЕУ, ове бродарске компаније мораће да запосле нове чланове посаде.

Додатне трошкове Нацрт закона ће проузроковати за привредна друштва која управљају привременим депонијама шљунка и песка. Наиме, у наредних шест година ова привредна друштва ће бити дужна да своје пословање ускладе са прописима Републике Србије, те да ову делатност обављају искључиво у оквиру утврђених лучких подручја. То ће подразумевати да се највећи број ових привремених депонија шљунка и песка релоцира са садашњих локација на нове локације у складу са прописима Републике Србије, те да уложе средства у изградњу нових објеката у саставу лучког терминала за расуте терете. Имајући у виду значај ових објеката за несметано функционисање укупне грађевинске индустрије, Нацртом закона је прописан разуман рок за релокацију од 6 година, при чему је прописано да ће овим привредним друштвима вредност накнаде за оперативну употребу луке, односно пристаништа, коју су сви лучки оператери дужни да плате, бити умањена сразмерно вредности радова на изградњи нове лучке инфраструктуре у саставу лучког терминала за расуте терете, коју ће градити из сопствених средстава током трајања прелазног периода.

За спровођење овог закона потребно је обезбедити средства у буџету Републике Србије у циљу запошљавања 4 нова запослена који ће обављати послове оператора у оквиру VTS центра који ће се основати као посебна организациона јединица у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Указује се да VTS центар мора да пружа услуге управљања бродским саобраћајем 24 часа 7 дана у недељи, због чега је потребно запослити 4 државна службеника. Наиме, месечни фонд радних сати је 720 сати ( $24 \times 30 = 720$ ), што се дели на 4 VTS оператора, односно службеника. Месечни фонд сати за једног службеника је око 170 сати у зависности колико је дана у месецу. Из наведеног произилази да је за нормално функционисање VTS центра потребно предвидети запошљавање најмање 4 државна службеника.

Наведена 4 запослена би била запослена током 2019. године и за њихово запошљавање је потребно обезбедити средства за исплату зарада у укупном износу (брutto II) од 4.025.397 динара на годишњем нивоу. Наиме, предметни центар чиниће 4 запослена од чега руководилац организационе јединице у звању самосталног саветника и три извршиоца у звању саветника. За самосталног саветника предлаже се утврђивање трећег платног разреда са коефицијентом 3,39, док се за саветнике предлаже утврђивање првог платног разреда са коефицијентом 2,53.

За техничко опремање VTS центар није потребно обезбедити средства обзиром да ће користити постојећу техничку опрему која се користи за потребе Речних информационалних сервиса (RIS).

У односу на увођење ES-TRIN стандарда за техничке захтеве за бродове унутрашње пловидбе, указује се да је Република Србија транспоновала у домаће законодавство одредбе Директиве 2006/87 чиме су технички захтеви који се данас примењују у Републици Србији већ усаглашени са важећим ES-TRIN стандардом, те ова измена неће створити додатне трошкове за привреду.

Такође, увођење обавезе које се уводе Нацртом закона да привредна друштва која користе чамце без сопственог погона, педалине и слична пловила за обављање привредне делатности, обезбеде да свако лице које се укрцава на ова пловила обавезно има прслук за спасавање, неће проузроковати додатне трошкове јер су ова привредна друштва већ морали да испуњавају ове обавезе које су до данас одређиване наредбом лучких капетанија. Овом одредбом се некадашње дискреционо овлашћење лучке капетаније да ову обавезу одреди или не одреди, укида и уводи правна сигурност кроз прописивање обавезе која се иначе већ поштује у пракси Нацртом закона.

Увођење обавезе вођења евиденције о дневном радном времену неће проузроковати додатне трошкове обзиром да се евиденција води на А4 папиру који треба да буду одштампане одговарајуће таблице које попуњава заповедник брода.

Прописивање обавезе поседовања AIS транспондера А класе резултат је потребе да се спрече злоупотребе до којих је дошло у пракси. Наиме, Законом је већ прописано да AIS транспондера мора да има одобрење типа, које се иначе може добити само за AIS транспондера А класе. Међутим, због широког тумачења одредбе Закона, у пракси је одобравана употреба класе Б овог транспондера, што није у складу са прописима. У циљу отклањања ове ситуације, Нацртом закона се само прецизира класа транспондера која може да се уграђује на брод, а која је и до данас могла искључиво да се уграђује на брод.

Подношење захтева за упис у уписник лучких оператера коштаће лучке оператере 210 динара по захтеву.

Такође, за издавање наугичких услова за отварање привезишта за чамце привредна друштва ће плаћати РАТ у износу од 10.110 динара.

Увођење могућности вршења обуке као начина стицања звања у унутрашњој пловидби створиће додатне трошкове лицима која се одлуче да на овај начин стекну одговарајуће звање. Обзиром да ће се цене вршења обука формирати слободно на тржишту у овом тренутку се не могу навести износи које ће полазници плаћати.

За издавање решења за упис у уписник лучких оператера лучки оператери ће плаћати РАТ у износу од 210 динара.

### **Да ли су позитивне последице доношења закона такве да оправдавају трошкове које ће он створити**

Обзиром да ће се прописивањем одредаба о расподели радног времена у складу са Директивом Савета 2014/112/ЕУ утицати на подизање нивоа заштите радника у унутрашњој пловидби, као и да ће се битно утицати на смањивање броја пловидбених незгода до којих може да дође услед премора, додатни трошкови у циљу његове примене свакако се могу сматрати оправданим

Имајући у виду да ће релокацијом привремених депонија шљунка и песка сви лучки оператери бити доведени у равноправан положај, те да ће се подићи укупан ниво конкурентности домаћих лука на међународном тржишту, додатни трошкови у циљу његове примене свакако се могу сматрати оправданим. Такође, увођењем реда у област пословања привремених депонија шљунка и песка очекује се позитиван утицај на буџет, обзиром да највећи број ових објеката данас ради нелегално, односно без потребне документације, у

највећем броју ових објеката радници нису пријављени, не плаћају се порези и доприноси и сл.

У односу на оснивање VTS центра као посебне организационе јединице у оквиру МГСИ, насупротив данашњем решењу по коме послове овог сервиса треба да обављају лучке капетаније, указује се да су лучке капетаније **преоптерећење обављањем великог броја управних радњу** (вршење граничних ревизија, вођење уписника пловила, издавање исправа чланова посаде и др.), те да би додатним оптерећивањем запосених у лучким капетанијама да пружају ове услуге које иначе захтевају 24ну услугу, као и висок ниво стручне оспособљености. С тим у вези, предложено решење ће омогућити да се у пракси заиста започне са пружањем ових изузетно важних услуга које треба да допринесу ефикаснијем планирању обављања транспортних радњи.

Такође, Нацрта закона утицаће на пословање привредних друштава која користе чамце без сопственог погона, педалине и слична пловила за обављање привредне делатности, обзиром да ће иста морати да обезбеде да свако лице које се укрцава на ова пловила обавезно има прслук за спасавање, као и да предузму друге мере у циљу безбедности тих лица одређене од стране надлежне лучке капетаније. Прописивање ове обавезе треба да повећа ниво безбедности на рекама и језерима тако да је њено прописивање свакако оправдано.

Нацртом закона отвара се могућност вршења обука за стицање звања у унутрашњој пловидби. Предметна могућност предвиђена је и прописима Европске уније, те се на овај начин отвара могућност домаћим привредним друштвима да испуне одређене техничке захтеве и добију одобрење за обављање овог посла. Обуке које ће вршити центри за обуку отварају могућност да се на бржи начин дође до одређеног звања у унутрашњој пловидби тако да је цена обука које ће полазници плаћати оправдано са становишта циља који се постиже.

### **Да ли закон подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишну конкуренцију**

Примена Нацрта закона имаће ефеката на стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишну конкуренцију.

Нацртом закона отвара се могућност вршења обука за стицање звања у унутрашњој пловидби. На овај начин отвара се могућност домаћим привредним друштвима да испуне утврђене техничке захтеве и добију одобрење за обављање овог посла.

Такође, стварањем основа за релокацијом привремених депонија шљунка и песка на утврђена лучка подручја, повољно ће се утицати на конкуренцију на тржишту лучких услуга, обзиром да садашње привремене депоније шљунка и песка представљају нелојалну конкуренцију легалним лучким оператерима. Наиме, лучки оператери за обављање лучке делатности, поред свих утврђених такси, пореза и доприноса, дужни су да плаћају лучке накнаде, које привредна друштва која управљају овим депонијама не плаћају. Надаље, у лукама су корисници лука обвезници како лучких такси које наплаћују лучки оператери, тако и лучких накнада које се ненаплаћују у тзв. шљункарама, због чега су бродари подстакнути да користе услуге ових привредних друштава, упркос чињеници да у сваком тренутку могу да буду изложени инспекцијском прегледу и плаћању прекршаја, обзиром да пристајање бродова у ове објекте није дозвољено. Коначно, за разлику од лука и пристаништа где се свака претоварна радња врши под надзором Управе царине, лучких капетанија и граничне полиције, у највећем броју привремених депонија шљунка и песка претоварне радње се врше без надзора и основне контроле надлежних државних органа.

Према попису инспекције МГСИ који је иницијално извршен 2015. године и који се на годишњем нивоу ажурира, на територији Дунава, Саве и Тисе има 148 привремених депонија шљунка и песка. Овај податак објашњава чињеницу да у оквиру легалних 10 лука данас више нема специјализованих терминала за речне агрегате, обзиром да се ни једном легалном лучком оператеру и не исплати да улаже средства у изградњу ових терминала услед постојања нелојалне конкуренције.

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

Према Програму јавне расправе који је усвојио Одбор за привреду и финансије на седници одржаној .08.2017. године, јавна расправа о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама спровешће се у периоду од 4. до 31. августа 2017. године. У оквиру јавне расправе одржаће се презентације и консултације у:

1) Новом Саду у Привредној комори Војводине, ул. Хајдук Вељкова 11, дана 22. августа 2017. године од 11 до 13 часова.

2) Београду у просторијама Привредне коморе Србије у Београду, ул. Ресавска бр. 13-15, дана 28. августа 2017. године од 14 до 16 часова.

У току јавне расправе добијена су мишљења, примедбе и сугестије привредних друштава, државних органа и организација, као и физичких лица од којих су основане прихваћене и унете у текст Нацрта закона, док су за неосноване примедбе и сугестије образложени разлози неприхватања.

Током јавне расправе прихваћене су сугестије јавних водопривредних предузећа о прописивању давања сагласности јавних водопривредних предузећа у односу на елаборате о побијању шипова, као и давања сагласности на одлуку локалних самоуправа којим ће се одређивати локације за постављање привремених депонија шљунка и песка. Такође, прихваћен је предлог о потреби давања дефиниције лучког земљишта и прецизирања појма лучког подручја тако да буде јасно да исто обухвата лучко земљиште и парцеле водног земљишта на којима се заснива право стварне службености у корист Агенције за управљање лукама.

Такође, прихваћен је предлог Привредне коморе Србије-Групације за луке и пристаништа да се изврши прецизирање појма плутајућег објекта тако да се исти односи само на погонско гориво а не и на друге врсте комерцијалних роба које се претоварују искључиво коришћењем оперативне обале и лучке механизације. Такође, прихваћен је предлог да се прецизира да се плутајући објекат мора налазити у оквиру лучког подручја.

Није прихваћен предлог да се поред шипова отвори могућност постављања плутајућих објеката на шорпање, пре свега из разлога безбедности тих објеката који само када су привезани уз шипове могу да издрже статичке притиске леда и других ванредних појава на реци.

Није прихваћена примедба да се марине задрже у надлежности локалних самоуправа, обзиром да републичка надлежност за марине произилази из члана 133. Закона о планирању и изградњи којим је прописано да је издавање грађевинских и употребних дозвола за ову врсту објеката у надлежности Републике.

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

Након ступања на снагу овог закона потребно је у сарадњи са надлежним органима и организацијама у прописаним роковима усвојити следеће подзаконске акте чија је садржина овим закона прецизирана:

1) Уредба о хомологацији бродских погонских машина

2) Правилник о звањима, условима и начину стицања звања, односно овлашћења о оспособљености и посебној оспособљености чланова посаде трговачке морнарице

Поред усвајања наведених подзаконских аката, спровођење овог закона захтева оснивање нове организационе јединице у саставу МГСИ која ће управљати VTS сервисом. Ова мера захтева запошљавање нова четири запослена у МГСИ који ће испуњавати прописане професионалне услове за управљање овим системом. Ова организациона јединица ће се формирати 2019. године и захтеваће на годишњем нивоу обезбеђивање средстава за исплату зарада у укупном износу (брutto П) од 4.025.397 динара на годишњем нивоу. Након запошљавања нова 4 запослена ће проћи обуку у оквиру Дирекције за водне путеве у циљу оспособљавања за ефикасну примену и пружање РИС услуга.

Лучки оператери који су у процесу приватизације, односно својинске трансформације стекли право својине на целини или одређеном делу лучке супраструктуре или лучке инфраструктуре дужни су да поднесу захтев за упис у уписник лучких оператера који води Агенција

За управљање AtoN системом за обележавање пловних путева, Дирекција за водне путеве већ има основану посебну организациону јединицу у чијој је надлежности систем обележавања пловних путева, те за испуњавање ове законске обавезе није потребно запошљавање нових лица. Обука запослених у Дирекцији за водне путеве у односу на примену овог система саставни је део пројекта увођења овог система и финансира се из ИПА средстава и трајаће континуирано годину дана током увођења овог система у употребу.

Указује се да обавеза Управе за утврђивање способности бродова за пловидбу да уноси податке о пловила под српском заставом у Европску базу података о пловилима неће захтевати додатне трошкове за набавку софтвера или израду потребних апликација, обзиром да Управа већ води електронски уписник пловила који је јавно доступан на интернет страници Управе, а који у значајној мери већ одговара траженом формату EHDB-a.

Од других мера и активности које имају за циљ пуну примену законских решења и система контроле примене, потребно је иницирати да до средине 2018. године јединице локалне самоуправе хитно донесу одлуке о постављању привремених депонија шљунка и песка у складу са Законом о планирању и изградњи, како би најкасније до септембра 2018. године, овим објектима биле издате привремене грађевинске дозволе, те уредио њихов рад током прелазног периода до 31.12.2023. године. У циљу реализације ове важне активности већ је успостављена сарадња између МГСИ, Агенције за управљање лукама, Републичке дирекције за имовину Републике Србије, града Београда, града Новог Сада, Владе АП Војводине, Удружења шљункара и пескара и других заинтересованих страна у овом поступку. Сарадња се одвија кроз одржавање редовних састанака, док је на нивоу града Београда основана Радна група за припрему Одлуке о постављању привремених депонија шљунка и песка, у оквиру које се усаглашавају ставови свих заинтересованих страна.