

АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

Усвајањем Закона о безбедности пловидбе и лукама на унутрашњим водама обезбеђује се потпуно усклађивање домаћег законодавства са релевантним секундарним изворима комунитарног права као и великим бројем резолуција и конвенција усвојених од стране Економске комисије Уједињених нација за Европу (UNECE) те протокола, препорука и одлука Дунавске комисије и међународне комисије за слив реке Саве. Услови и начин обављања унутрашњег водног транспорта, са јавноправног становишта, потпуније се уређују, улога и рад лука те степен либерализације у пружању лучких услуга први пут се законски дефинише. Такође, први пут свој законски израз добијају и Речни информациони сервиси (RIS), Сервиси за управљање бродским саобраћајем (VTS), спречавање загађења услед пловидбе као и сигурносне мере за заштиту бродова, објеката безбедности пловидбе и лука док се инспекцијски надзор побољшава прописивањем нових инспекцијских овлашћења. Увођењем нових прекршаја, као и изменом распона прописаних новчаних казни, у оквиру законских могућности, обезбеђују се додатна средства у буџету Републике Србије.

Ефекти закона огледају се у следећем :

- Стабилност: новим законским решењима унапређују се безбедносни захтеви за обављање унутрашњег водног транспорта и обављање лучке делатности те оно последично постаје уређеније и јасније са становишта крајњих корисника. Поједина питања из предметне области по први пут су законом дефинисана док су друга потпуније и прецизније уређена, а сам инспекцијски надзор са нешто већим овлашћенима постаје сврсисходнији. Сарадња надлежних служби министарства надлежног за послове саобраћаја са другим државним органима управе, Аутономне покрајине и локалних самоуправа Републике Србије и заједнички рад на спровођењу појединих одредаба Закона, има за циљ да трајније реши поједине проблеме из области унутрашњег водног транспорта.

- Самофинансирање: износи новчаних казни које наплаћује орган за прекршаје и новчаних казни које се наплаћују на лицу места, од учинилаца прекршаја, представљају приход буџета Републике Србије док средства остварена наплатом лучких такси односно паушалне накнаде од законом одређених лучких оператера Лучка управа даље реинвестира у унапређење лучке инфраструктуре.

- Оживљавање укупних привредних токова: потпунијим законским уређењем јавноправног дела унутрашњег водног транспорта и јачањем инспекцијске службе, страни возари обављаће транспорт на унутрашњим водама Републике Србије под истим условима као у другим дунавским и савским прибрежним државама што ће последично значити побољшање пословног амбијента и повећано коришћење услуга ове гране транспорта у Републици Србији. Надаље, овај процес имаће и позитивне ефекте за домаће возаре, имајући у виду да су исти у иностранству изложени изузетно строгим захтевима када је у питању безбедност пловидбе, коришћење лучких услуга и сл. што није реципрочитетно важило за стране возаре и услове под којима су обављали транспортне операције у унутрашњим водама Републике Србије.

- Оптимално ангажовање капацитета у унутрашњем водном транспорту: повећањем обима и квалитета обављања унутрашњег водног транспорта, услова за стицање звања у унутрашњој пловидби, јасним законским дефинисањем обављања лучке делатности подстичу се запосленост и ангажују се средства у овој грани транспорта.

На кога ће и како ће највероватније утицати решења у закону

Решења у закону имаће позитиван утицај на све привредне субјекте који се баве унутрашњим водним транспортом односно пружају лучке услуге у смислу сталног повећања обима пружања лучких услуга и оптималног коришћења постојећих капацитета, што ће позитивно утицати и на пословање дела привреде који користи услуге унутрашњег водног транспорта.

Такође, решења у закону значе постепено повлачење из употребе пловила која услед свог техничког стања представљају опасност по безбедност пловидбе и животну средину.

Имајући у виду потребу за либерализацијом тржишта услуга у земаљама чланицама ЕУ, 08. јула 1996. године усвојена је Уредба 1356/96/ЕЗ, а која се односи на успостављање слободе обављања превоза ствари и превоза путника у унутрашњем водном транспорту. Циљ Уредбе 1356/96/ЕЗ био је да се у унутрашњем водном транспорту укине каботажа за пловила која вију заставу било које државе чланице ЕУ. Имајући у виду да је Република Србија у предприступној фази придруживања ЕУ, законом се транспонује у домаће законодавство предметна уредба уз суспензивну норму којом се одлаже њена примена до пуноправног пријема Републике Србије у чланство ЕУ како би домаће бродовласничке компаније добиле додатно време да се припреме за долазак иностраних партнера из ЕУ на домаће тржиште.

Имајући у виду да се Република Србија данас налази у поступку усаглашавања Уговора о успостављању Транспортне заједнице између Европске комисије са једне стране и земаља југоисточне Европе са друге стране, потребно је што хитније усагласити домаће законодавство са правом ЕУ како би привредни субјекти без икаквог ограничења могли да користе све унутрашње водне путеве на пан-европском нивоу без икаквих ограничења. С тим у вези, закон садржи упућујуће одредбе које имају за циљ уношење у домаће законодавство Директиве 2006/87/ЕЗ о техничким захтевима за пловила унутрашње пловидбе и с њом у вези Уредбе 2919/85 о условима за стицање статуса рајнског пловила у складу са споразумима измењене и допуњене Конвенције о пловидби Рајном као и директива 96/50 и 91/672 о условима за стицање звања заповедника пловила и условима за узајамно признавање диплома и сертификата заповедника пловила.

Уношењем у домаће законодавство Резолуције 21. УНЕЦЕ и Протокола о спречавању загађења услед пловидбе, усвојеног од стране Међународне комисије за слив реке Саве, има за циљ значајно поопштравање еколошких услова под којима се обавља пловидба на унутрашњим водама Републике Србије. Увођењем обавезе коришћења пријемних станица за предају штетних материја која настају током пловидбе, обавезне књиге бродског отпада те коришћење услуга RIS-а у циљу добијања информације о времену и месту када је пловило последњи пут користилу услугу неке од пријемних станица представљају мере којима ће се обезбедити ефикасна примена ових законских одредби. На овај начин оствариће се и значајни приходи од наплате коришћења услуга неке од пријемних станица. Имајући у виду да је законом предвиђена могућност да ову услугу пружа или Лучка управа или лучки

оператер обезбеђује се прилив средстава Лучкој управи или привлачење страних инвестиција имајући у виду да данас у свету постоји велики број специјализованих оператера који се баве пружање управо ове лучке услуге.

Надаље, законско дефинисање и потоње коришћење услуга RIS-а и VTS-а, осим што представља испуњење основних међународних стандарда у области унутрашњег водног транспорта, има за циљ да подигне квалитет у пружању услуга за све кориснике унутрашњег водног транспорта.

Имајући у виду „Саопштење ЕУ о европској лучкој политици“ из 2007. године, Закон прави квалитативан и неопходан искорак када је у питању регулисање лучке индустрије и пружања лучких услуга у Републици Србији. Законска решења доприносе заштити општег интереса који је неодвојиво везан за луке и лучку делатност, уважавајући истовремено својинскоправна решења која су настала као последица спроведе приватизације у овој области. Законско дефинисање Лучке управе као државног органа чија је делатност ограничена на стратешко и административно управљање лучким подручјима и лучком инфраструктуром те издавање дозвола за рад лучким оператерима представља испуњавање минимума захтева утврђених у поменутом Саопштењу ЕУ о европској лучкој политици. Постиже се пуна либерализација у приступу тржишту лучких услуга у Републици Србији чиме се иде у сусрет захтевима Општег споразума о трговини услугама из 1994. године (GATS) па и више, што ће свакако допринети убрзаном развоју лука те привлачењу на домаће тржиште великих светских лучких оператера. Уводи се јасно разграничење одговорности између приватног и јавног сектора када је у питању пружање лучких услуга уз недвосмислену заштиту општег интереса проглашавањем да је лучко земљиште и лучка инфраструктура у јавној својини, уз могуће изузетке у погледу лучке инфраструктуре у појединим лукама као последица спроведене приватизације (луке приватизоване према Закону о својинској трансформацији и Закону о основама промене власништва друштвеног капитала). Законска решења треба да олакшају рад постојећим лучким оператерима с обзиром да ће држава, преко Лучке управе, улазити или у инвестиционе пројекте или у концесионе послове улагања у лучку инфраструктуру која је данас „уско грло“ даљег развоја лука.

Закон ће позитивно утицати на значајно повећање нивоа поштовања правила безбедне пловидбе и сл. јачањем улоге инспекције што ће последично довести до значајнијих прихода у буџету Републике Србије.

Какве трошкове ће примена Закона створити грађанима и привреди (нарочито малим и средњим предузећима)

Имајући у виду беневит од слободног приступа свим пан-европским водним путевима и последично значајног проширења тржишта и потенцијалног успеха на унутрашњем водном транспортном тржишту, Министарство надлежно за послове саобраћаја стоји на становишту да ће добит за укупну домаћу привреду па и за саме бродовласнике и возаре бити већа од трошкова које ће произвести испуњавање техничких захтева за пловила унутрашње пловидбе.

Такође, регулисање положаја лука и пружања лучких услуга значиће много једноставније пословање за постојеће лучке оператере али и много јаснију законску ситуацију за будуће лучке оператере. Закон поставља основу за развој унутарлучке и међулучке конкуренције што последично треба да произведе позитивне утицаје на цене лучких услуга и повећање коришћења лучких капацитета.

Законом се уводи обавеза поседовања опреме и уређаја од стране бродова потребних за функционисање RIS-а од 01.01.2013. године, што ће представљати

одређени издатак за бродовласнике. Међутим, имајући у виду да од 2011. године бродови више неће моћи да напуштају унутрашње воде Републике Србије без одговарајуће RIS опреме, Министарство надлежно за послове саобраћаја стоји на становишту да је дало разуман рок за испуњавање предметне обавезе.

Такође, издаци неопходни за коришћење услуга пријемних станица данас представљају стандард пословања свих бродовласничких компанија те их не треба третирати као издатке који ће додатно оптеретити привреду док ће за грађане значити далеко виши ниво заштите животне средине.

Да ли Закон подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишну конкуренцију

Применом Закона подстиче се долазак на домаће тржиште бродовласника чија флота испуњава данас важеће стандарде у погледу техничких услова које бродови морају да испуне, подстиче се долазак лучких оператера на тржиште лучких услуга, док се законским дефинисањем Техничког надзорног тела напушта монополски положај досадашње Савезне јавне установе југословенски регистар бродова унутрашње пловдибе „Југорегистар“, с обзиром да је законом дефинисана обавеза признавања бродске документације издате од стране признатих класификационих кућа.

Да ли су заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о Закону

Привредни субјекти који учествују у унутрашњем водном транспорту, преко својих представника и удружења, имали су прилику да се на неколико округлих столова које су организовали Министарство надлежно за послове саобраћаја, Привредне коморе Београда и Војводине те Југословенског речног бродарства, изјасне о закону и подржали су доношење истог. — и осма, који је био, и једна

Које ће се мере током примене Закона предузети да би се остварило оно што се доношењем Закона намерава

Интензивираће се инспекцијски надзор над применом одредаба Закона и успоставити ефикасна сарадња са другим надлежним државним органима.

Одмах након ступања на снагу закона, уследиће убрзан рад на доношењу свих подзаконских аката неопходних за спровођење закона.