

## АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

### *1. на кога ће и како ће највероватније утицати решења у закону*

Предложена измена и допуне овог закона утицаће на управљача јавног пута тако што ће имати на располагању додатна новчана средства на основу накнада за употребу јавног пута.

Такође, правним лицима која се баве ванредним превозом биће олакшана процедура за издавање дозвола за ванредни превоз. На основу Закона о безбедности саобраћаја („Службени гласник РС“ бр. 41/09, 53/10, 101/11) донет је Правилник о ванредном превозу („Службени гласник РС“ број 116/12) којим се прописују ближи услови о начину обављања ванредног превоза и возилима којима се тај превоз обавља у друмском саобраћају. Овај правилник није дао основ за услове које мора да испуни подносилац захтева за издавање дозволе, услове и начин издавања дозволе, о врстама дозвола, роковима важења дозвола, као и садржају и изгледу обрасца дозволе за обављање ванредног превоза како би имали потпуно дефинисану област ванредног превоза. Имајући у виду да се члановима 48, 49. и 50. Закона о јавним путевима („Службени гласник РС“ бр. 101/05, 123/07, 101/11 и 93/12) дефинише шта је ванредни превоз, ко издаје посебну дозволу за обављање ванредног превоза, које институције се обаваештавају о издатој дозволи, ко врши контролу ванредног превоза итд, сматрамо да је увођењем става 7. у члану 48. Закона о јавним путевима добар начин да се идентификовани проблем превазиђе. Од великог значаја је увођење термина дозволе за „више превоза“ што ће у многоме да олакша сам процес одвијања ванредног превоза. Подносилац захтева односно превозник ће бити у могућности да једним подношењем захтева добије посебну дозволу коју ће моћи да користи за више превоза у датом временском року што није био случај до сада. Таква дозвола би имала тачно утврђене димензије (дужина, ширина, висина, маса, без осовинског оптерећења) у које дато возило са или без терета треба да се уклопи. То су димензије које омогућавају безбедно одвијање саобраћаја и као битан елемент истиче се да су без осовинског оптерећења што аутоматски утиче на очување путева. То је пракса која се примењује код великог броја држава (Аустрија, Мађарска, Словенија, Немачка, итд.) с циљем смањења административних процедура односно временских губитака које би допринеле ефикаснијем раду и управљача пута и самог превозника. Тренутно постоји дозвола за сваки појединачан ванредни превоз у унутрашњем и међународном саобраћају коју издаје управљач пута чије време трајања дозволе, садржај и образац није ни једним актом прописан. Документација коју је потребно поднети управљачу пута за издавање појединачне дозволе је предвиђена Правилником о ванредном превозу („Службени гласник РС“ број 116/12) а трошкови за издавање дозволе су регулисани кроз накнаду за путеве у складу са Одлуком о висини накнаде за ванредни превоз на магистралним и регионалним путевима у Републици Србији за возила регистрована на територији државне заједнице Србије и Црне Горе („Службени гласник РС“, број 56/2003) и накнадом за укупну масу по сваком брутотонском километру, која је утврђена Одлуком Владе Републике СРЈ („Службени лист СРЈ“, бр. 25/81, 21/83, 4/98, 7/98). Од велике важности је регулисање услова које мора да испуни подносилац захтева за издавање дозволе

имајући у виду да је подносилац захтева лице које у име страног или домаћег превозника који обавља међународни ванредни превоз подноси документацију управљачу пута за добијање дозволе за ванредни превоз. С тим у вези, потребно је утврдити услове које он мора да испуни да би могао да се бави послом који му је додељен.

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

Предложеном изменом и допунама овог закона неће се створити нови трошкови грађанима и привреди јер су постојећим законом ти трошкови већ предвиђени. Станице за снабдевање моторних возила горивом постају саставни део јавног пута, чиме се обезбеђују додатна средства управљачу државних путева на територији Републике Србије тако што ће управљач наплаћивати средства по основу накнада за закуп другог земљишта које користи управљач јавног пута, што је предвиђено у члану 17. став 1. тачка 8) Закона о јавним путевима.

Дакле, будући власници станица за снабдевање моторних возила горивом ће плаћати надокнаду управљачу пута за коришћење земљишта чиме се не стварају нови трошкови привреди ал се привреда ослобађа од потешкоћа које је до сада имала због имовинских односа са власницима земљишта које су изнајмљивали. Досадашња пракса говори да су станице за снабдевањем моторних возила горивом ницале неплански на местима до којих је будући власник могао да дође на најлакши начин не узимајући у обзир стварну потребу за постојањем исте. Власник земљишта је то видео као могућност за велику зараду (често су то биле нереалне цене за изнајмљивање) али због могућности добијања прикључка на пут на тој локацији од стране управљача пута будући власници станица за снабдевање моторних возила горивом најчешће нису пристајали на те услове па су те локације остајале са закашњењем од више година без станице за снабдевањем моторних возила горивом а што се индиректно одражавало на грађене јер су остајали без услуге снабдевање горивом. Имајући у виду да станице за снабдевањем моторних возила горивом остварују свој промет баш због тога што су уз пут, од државног интереса је да будуће локације предвиђене за станице за снабдевањем моторних возила горивом буду део јавног пута и да се новчана средства по основу накнада за закуп земљишта које користи управљач јавног пута (члан 17. став 1. тачка 8 Закона о јавним путевима) користи за финансирање јавних путева.

Држава ће на новим деоницама путева да експроприше све локације које буду одређене као локације погодне за градњу станица за снабдевање моторних возила горивом чиме ће се створити могућност да се након тога од стране надлежних органа изврши јавна лицитација за давање у дугорочни закуп локација за изградњу ових објеката.

Уређење начина коришћења путног појаса у складу са потребама Републике Србије и заштитом њених интереса, односно потреба да се на урбанистички ефективан начин уреди број и растојање локација за изградњу бензинских станица од интереса је и за грађане јер у пракси постоје примери да су бензинске станице грађене на неодговарајућем растојању чиме би грађани остајали без могућности да се уредно снабдеју горивом на одређеним деоницама пута.

Што се тиче анализе трошкова накнаде за закуп земљишта која ће се плаћати, у члану 17. став 2. Закона о јавним путевима („Службени гласник РС“ бр. 101/05, 123/07, 101/11 и 93/12) предвиђено је да висину накнаде за државни пут утврђује управљач државног пута уз сагласност Владе а за општинске путеве и улице управљач општинског пута и улице уз сагласност скупштине општине односно скупштине града.

***3. да ли су позитивне последице доношења закона такве да оправдавају трошкове које ће он створити***

Побољшаним и прецизираним уређивањем система управљања јавним путевима односно прецизним дефинисањем услова, које мора да испуњава тунел са аспекта безбедности и области ванредног превоза, као и планско регулисање локација за станице за снабдевањем моторног возила горивом на новим деоницама путева значајно ће се подстаћи интересовање домаћих и страних правних и физичких лица за коришћење путне инфраструктуре.

Позитиван ефекат за грађане и привреду огледа се у томе што ће привредна друштва која се баве снабдевањем горива бити у позицији да брже и лакше превазилазе потешкоће које су до сада имали око земљишта на којима су станице за снабдевање моторних возила горивом, а грађанима ће бити понуђена квалитетније уређена услуга снабдевања погонским горивом.

Управљач пута ће на располагању имати додатна новчана средства по основу накнада за закуп земљишта која су намењена искључиво за финансирање путева.

***4. да ли се законом подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишна конкуренција***

Предложеном изменом и допунама закона о јавним путевима неће доћи до стварања нових привредних субјеката на тржишту као ни тржишне конкуренције. У том смислу, очекује се поједностављивање процедура које могу да допринесу ефикаснијем пословању привредних субјеката као и управљача пута.

Посебно уређивање области ванредног превоза прецизним дефинисањем процедура издавања дозвола као и увођењем дозволе за више превоза односно усаглашавање са најбољом европском праксом и прописима, доводи до смањењем временских губитака и ефикаснијег коришћења мреже путева Републике Србије посебно од стране страних превозника који се баве ванредним превозом. У прилог томе иде и дефинисање услова које тунел као објекат на путу мора да испуни са аспекта безбедности саобраћаја.

С тим у вези Република Србија постаје конкурентна на међународном тржишту.

***5. да ли су све заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о закону***

Иницијатива за измену и допуне Закона потекла је од привредних субјеката. Имајући у виду да се овај Нацрт Закона о измени и допунама закона о јавним путевима ради по хитном поступку а измењени чланови битно не мењају уређење неког питања или питања која посебно занима јавност јавна расправа није одржана. Напомињемо да су одредбе око ванредног превоза више пута тражене од удружења превозника који се баве овом облашћу а иницијатива у делу који се односи на закуп земљишта промовисана је и подржана како од стране управљача пута тако и од старане привредних субјеката који се баве том облашћу.

У складу са наведеним није било одређених примедби и сугестија заинтересованих страна које нису усвојене.

***б. које ће се мере током примене закона предузети да би се остварило оно што се доношењем закона намерава***

Мере које би требале да се предузму да би се остварило то шта се доношењем закона намерава се односе на активности везане за уређивање система управљања јавним путевима израдом предвиђених подзаконских аката (правилник и уредба).

***Прилог о прописима којима се нацрт закона о измени и допунама закона о јавним путевима извршава и рокови у којима прописи треба да се донесу***

Чланом 4. Нацрта закона о измени и допунама закона о јавним путевима уводи се основ за доношење подзаконског акта у форми правилника: „Министар доноси пропис о условима које мора да испуни подносилац захтева за издавање дозволе, условима и начину издавања дозволе, о врстама дозвола, роковима важења дозвола, као и садржају и изгледу обрасца дозволе за обављање ванредног превоза“. Предвиђени рок за израду подзаконског акта је годину дана од тренутка ступања на снагу овог закона.

Чланом 5. Нацрта закона о измени и допунама закона о јавним путевима уводи се основ за доношење подзаконског акта у форми уредбе: „Услове које мора испуњавати тунел у погледу безбедности уредиће Влада“. Предвиђени рок за израду подзаконског акта је годину дана од тренутка ступања на снагу овог закона.