

Прилог 2: Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже

Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности? Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема.

Ефикасан транспортни систем је од суштинског значаја за развој државе и региона. Овакав транспортни систем помаже у смањењу времена путовања, као и трошкова производње и побољшава конкурентност на тржишту транспортних услуга. Превоз робе железницом је важан део транспортног система једне државе, пре свега због својих карактеристика и утицаја на одрживи развој.

Карактеристични показатељи којим се прати стање у области превоза робе железницом Републици Србији су:

- Учешће превоза робе железницом на транспортном тржишту услуга превоза робе. Вредност овог индикатора за 2018. годину износи 33,9% према оствареним тонским километарима,
- Обим саобраћаја изражен у тонским километрима. Вредност овог индикатора за 2018. годину износи 3,98 милијарде тонских километара.
- Обим превоза робе железницом у тонама . Вредност овог индикатора је 13,47 милиона t.

Учешће превоза робе железницом на транспортном тржишту услуга превоза робе се прати из разлога како би се пратило повећање/смањење обима превоза робе на укупном транспортном тржишту и расподела повећања/смањења на железнички саобраћај. Што се тиче обима саобраћаја који је изражен у тонским километрима, овај показатељ представља показатељ рада железничких превозника који обављају превоз робе железницом. Такође, из истог разлога се прати и обим превоза робе железницом.

Постоји више разлога за овакву ситуацију, од развоја друмског и авио саобраћаја, промене захтева логистичких компанија, промена у привреди и захтевима привреде, изградња аутопутева, закаснеле модернизације и иновације железничког сектора и недостатак капиталних инвестиција у железничку инфраструктуру. Све ово је узроковало да се токови путника и робе преусмере пре све на друмски али и на авио саобраћај. Поред користи који привреда остварује од друмског саобраћаја, где добија услугу од врата до врата, постоји негативан утицај од повећане тражње за друмским и авио саобраћајем на животну средину који настаје производњом негативних екстерних трошкова саобраћаја.

Да би се одговорило на ове потешкоће, Европска унија је усмерила своју политику ка ревитализацију железничког саобраћаја на основу постепеног отварања транспортних услуга за конкуренцију и развој интероперабилности железничких система. Спор напредак постигнут у досадашњем железничком превозу робе последица је неколико фактора, укључујући спор развој конкуренције и интероперабилности и недостатак

капацитета квалитетне и поуздане инфраструктуре која се користи у међународном превозу робе.

Најосетљивија питања која се појављују у вези са инфраструктурним капацитетима за железнички превоз робе, а посебно међународни, су недостатак сарадње, како у погледу инвестиција, тако и у погледу оперативног управљања инфраструктуром, што може довести до прекида на границама; недостатак координације између железничке инфраструктуре и терминала уопште (у лукама, на железничкој мрежи или у ранжирним станицама); потребу за већом транспарентношћу информација које се пружају корисницима инфраструктуре; и избора инвестиција. Сматрало се да ако се не предузму нове мере, претходно наведене тешкоће ће се вероватно повећати и спречити железнички саобраћај да на одговарајући начин одговори на потребе за мобилношћу робе.

С тим у вези је и донета одлука Европске уније о доношењу прописа којим се уређује ефикаснији начин сарадње између држава чланица и њихових управљача инфраструктуре кроз прецизно дефинисане обавезе у вези успостављања и организације рада железничких теретних коридора. Из наведеног разлога је и донета Уредба (ЕУ) број 913/2010 Европског парламента и Савета од 22. септембра 2010. године о Европској железничкој мрежи за конкурентан железнички теретни транспорт.

Имајући у виду стратешко опредељење Републике Србије које се огледа не само у приступању Европској унији него и у унапређењу железничких веза са земљама у региону и земљама Европске уније, донета је одлука да се одредбе наведене Уредбе транспонују у национално законодавство, а све у циљу унапређења међународног железничког саобраћаја и бољој искоришћености магистралних пруга, односно железничког Коридора Х.

Када су је у питању међународни превоз робе, а узимајући конкретне примере, односно налазе добијене у *Нацрту студије транспорта тржишта за Алпско – западно Балкански железнички теретни коридор* који је израдио Прометни институт Љубљана д.о.о. (Република Србија је чланица овог коридора видети, у наставку) захтеви тржишта који утичу на конкурентност железничког саобраћаја у односи на друге видове су следећи:

- **време путовања:** у овом тренутку време путовања у железничком саобраћају не може бити конкурентно друмском транспорту, због многобројних ограничења. Време путовања зависи од различитих железничких процедура на граничним прелазима и стања железничке инфраструктуре. Време путовања мора бити смањено спровођењем кроз различите мере (инвестиције и/или организација).
- **систем вуче:** различите системе вуче дуж Алпско – западно Балканског железничког теретног коридора (у даљем тексту: РФЦ 10) које је потребно ускладити. Такође је потребно извршити електрификацију на читавом теретном коридору јер иста доводи до ефикаснијих операција и нижих негативних екстерних трошкова транспорта.
- **категорије осовинског оптерећења:** због недовољног осовинског оптерећења, теретни вагони не могу бити оптимално оптерећени и локомотиве треба да буду усклађене инфраструктурним условима. Све деонице дуж руте коридора треба да омогуће оптерећење од 22,5 t/осовини.
- **тачност:** Кашњења превозу у робе на овом коридору су преко 100 минута приликом превоза робе на растојању од 100 km. То је могуће смањити без икаквих инвестиције

уз помоћ организационих мера између железничких превозника и управљача инфраструктуре.

- **безбедност:** један од веома важних фактора у транспорту и критичне тачке везане за безбедност у железничком саобраћају су места укрштања пруге и пута у нивоу - путни прелазни. Многи прелазни имају аутоматске баријере (полубранике и бранике), али други прелазни имају саобраћајни знак Андрејин крст. Сигнално - сигурносни уређаји су други критични аспект безбедности у железничком саобраћају. Потребно је предузети различите мере како би се безбедност на овим прелазима унапредила (измена нивоа осигурања на прелазима, денивелација путних прелазних, анимирање јавности др).
- **гранични прелаз:** задржавање возова на граничним прелазима траје због различитих граничних процедура; размена локомотива, царинских поступака, инспекција воза, тестирање кочница, итд. Теретни возови губе доста времена на границама. Време би се могло свести на минимум са организационим променама и граничних органа и учесника у саобраћају, које се може постићи закључивањем међународних споразума о граничним процедурама којим се успоставља једна заједничка гранична станица.
- **ограничења брзине:** могу бити привремена (кратак временски период) или дуги временски период. Ограничења брзине обично се уводе због стања железничке инфраструктуре, на пример - недостатак одржавања или радови на одржавању пруга, реконструкцији и модернизацији истих. Та ограничења треба брзо елиминисати, обезбеђењем потребних инвестиција и координираним управљањем радовима на железничкој инфраструктури.
- **уска грла:** неке железничке линије су озбиљна уска грла због ограничених капацитета и велике количине возова. Уска грла се обично налазе на једноколосечним пругама. Укидање се може извршити само кроз инвестиције други колосек или додатне железничке станице.
- **додела траса:** овај недостатак се решава увођењем Једног продајног шалтера, чиме се постиже централизована додела траса и да поједностави процедуре за превознике. Један продајни шалтер би могао да реши неке од административних препрека између превозника и управитеља инфраструктуре.
- **интермодални терминали:** теретни транспорт користи интермодалне терминале за снабдевање привреде и становништва. У неким терминалима је евидентан недостатак савремене опреме за претовар (порталне дизалице, reachstackeri итд). Колосеци на терминалима су обично прекратки за дуге возове. Приступ различитих железничких превозника на приватне терминале (приватно власништво) понекад уме да буде ометано.
- **достава на време:** многи клијенти који користе железничке услуге имају потражњу испоруке терета „тачно на време”. Догађа се додатно складиштење представља додатне трошкове за клијенте. Због кашњења у железничком саобраћају услов овај услове није могуће задовољити железничке клијенте. Ово је могуће постићи уз боље планирање реда вожње и унапређења тачности.
- **цене приступа железничкој инфраструктури:** свака држава чланица РФЦ 10 има другачију методологију обрачуна цене приступа железничкој инфраструктури. Цена се разликује од државе до држава. Трошкови би требали бити усклађени са РФЦ-ом, као и са Европском унијом.

- **дужина воза:** у теретном железничком саобраћају дужина возова је веома важна како би се осигурала конкурентност са другим видовима саобраћаја и смањења оперативних трошкова по јединици. Многи теретни возови (контејнерски возови, празни возови, возови аутомобила, мешовити возови и др) могу се продужити и додатним теретним колима, али употребљиве дужине колосека на железничким станицама нису довољно дугачке.

Иако је дат преглед проблема који утиче на конкурентност железничког саобраћаја када је у питању РФЦ 10 иста су еквивалентна и за друге теретне коридоре само са разлизитим подацима.

Поред преходно наведених узрока исти леже у недовољним инвестицијама, неефикасној организацији како управљача инфраструктуре тако и других учесника у железничком саобраћају.

Која промена се предлаже? Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Да би се успоставио железнички превоз робе који је конкурентан у односу на превоз другим видовима саобраћаја, потребно је обезбедити квалитетну и поуздану железничку инфраструктуру и амбијент у којем ће железнички превозници на прави начин користити ту железничку инфраструктуру пружањем услуге која је оријентисана према корисницима железничких услуга превоза робе.

На железничком тржишту Европске уније у 2007. години извршена је потпуна либерализација тржишта за железнички превоз робе. Ово је омогућило да приватни железнички превозници несметано саобраћају на европском железничком тржишту. Исти овај поступак спроведен је и у Републици Србији где је спроведено отварање тржишта на националним нивоу и успостављање конкуренције на железничком тржишту.

Са циљем повећања конкурентности железнице као вида саобраћаја успостављено је девет железничких теретних коридора који су препознати у Уредби (ЕУ) број 913/2010 Европског парламента и Савета од 22. септембра 2010. године о Европској железничкој мрежи за конкурентан железнички теретни транспорт. Поред овога, у току је успостављање још два железничка теретна коридора од којих један пролази кроз Републику Србију под називом Алпско - западно Балкански железнички теретни коридор.

Сврха овог тржишног механизма је омогућавање таквих услова који ће омогућити бржи прелазак међународних теретних возова из једне државе у другу, као и координацију активности на подизању квалитета железничке инфраструктуре.

Успостављање међународних теретних коридора за конкурентни превоз робе требало би да допринесе, пре свега, бољој, поузданијој и јефтинијој услузи приступа железничкој инфраструктури за железничке превознике. На другој страни то ће последично допринети бољим услугама железничких превозника који пружају услуге превоза робе. Тако ће успостављање међународних теретних коридора за конкурентни превоз робе утицати на повећање комерцијалне активности и враћања робних токова са друмског и авио саобраћаја на железнички.

Такође, предлаже се формирање јединственог тела „Један продајни шалтер“ (енг. One Stop Shop) које је одговорно за пријем захтева и доделу инфраструктурних капацитета теретног коридора подносиоцу захтева. Ово тело треба да омогући свим заинтересованим странама да траже и добију одговоре у вези са инфраструктурним капацитетима за међународне теретне возове дуж овог коридора.

Што се тиче управљања доделом инфраструктурних капацитета Један продајни шалтер треба да:

- представља јединствено место за подносиоце захтева,
- да прикаже расположиви капацитет коридора за возове,
- да обради захтеве за понуђени капацитет као претходно утврђене трасе и резервне трасе, доносећи одлуку о додели у име укључених управљача инфраструктуре/тела за доделу капацитета примењујући недискриминаторна правила приоритета,
- да обавештавају укључене управљаче инфраструктуре/тела за доделу капацитета увек о процесу доделе,
- да проследи сваки захтев за инфраструктурним капацитетима које не може да испуни Један захтев за продају надлежним управљачима инфраструктуре/телима за доделу капацитета,
- да води регистар захтева.

Што се тиче пружања информација подносиоцима захтева, Један шалтер за продају треба да треба да пружи информације које се односе на сам коридор у погледу услова приступа капацитету коридора и терминалима, техничким параметрима пруге дуж коридора и воза, правила која се примењују у приликом управљања саобраћајем и сва ограничења капацитета коридора.

Предвиђено је да се захтеви за доделу траса достављају електронским путем помоћу алата развијеног од стране РНЕ-а под називом PCS (Path Coordination Sistem) - унапред договорене трасе, које су планиране и објављене годину дана унапред (исто као и за доделу траса на националном новоу). Објављују се и други слободни капацитети - у случају захтева превозника. Један продајни шалтер мора ускладити жељену трасу с националним железничким превозницима по сегментима и коначно добити потврду сваког контролора. Предвиђа се да за ad hoc захтеве трасе додељују у року до 5 дана од подношења захтева.

Управни одбор доноси одлуку о успостављању сајта коридора на ком ће бити дати све расположиве информације везане за коридор а које су неопходне за подносиоце захтева. Такође, на овом сајту су доступни и регистри Једног продајног шалтера.

Један продајни шалтер ће сарађивати а сви железничким превозницима на коридору, са свим заинтересованим подносиоцима захтева, РНЕ, Европском комисијом, С-ОСС заједница, РФЦ мреже и др.

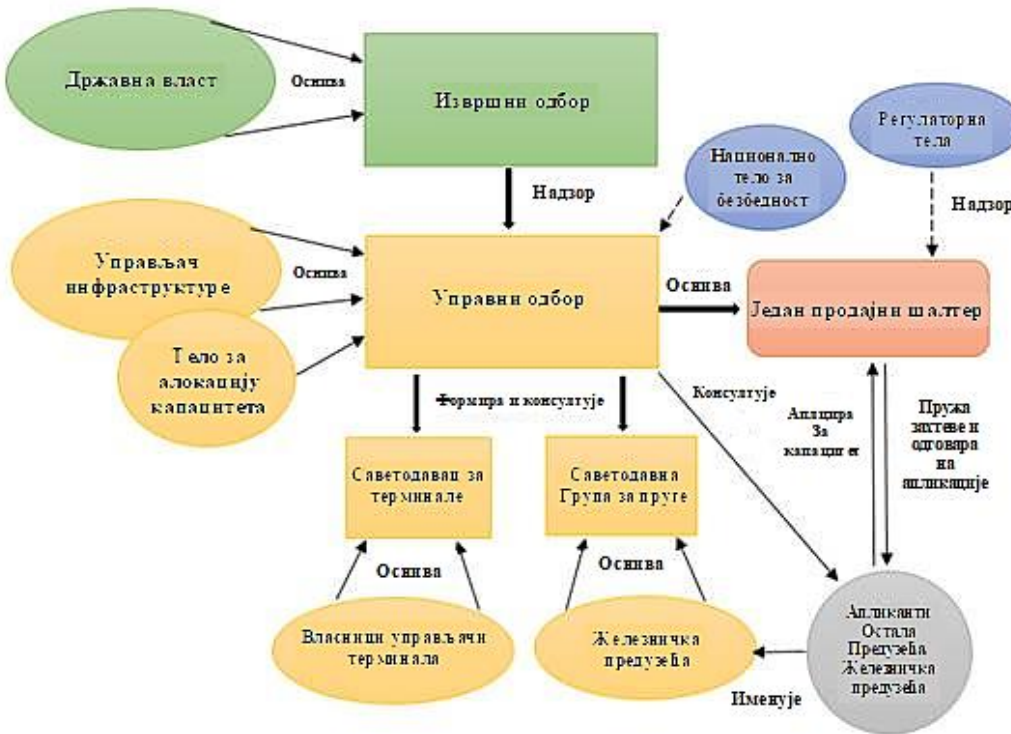
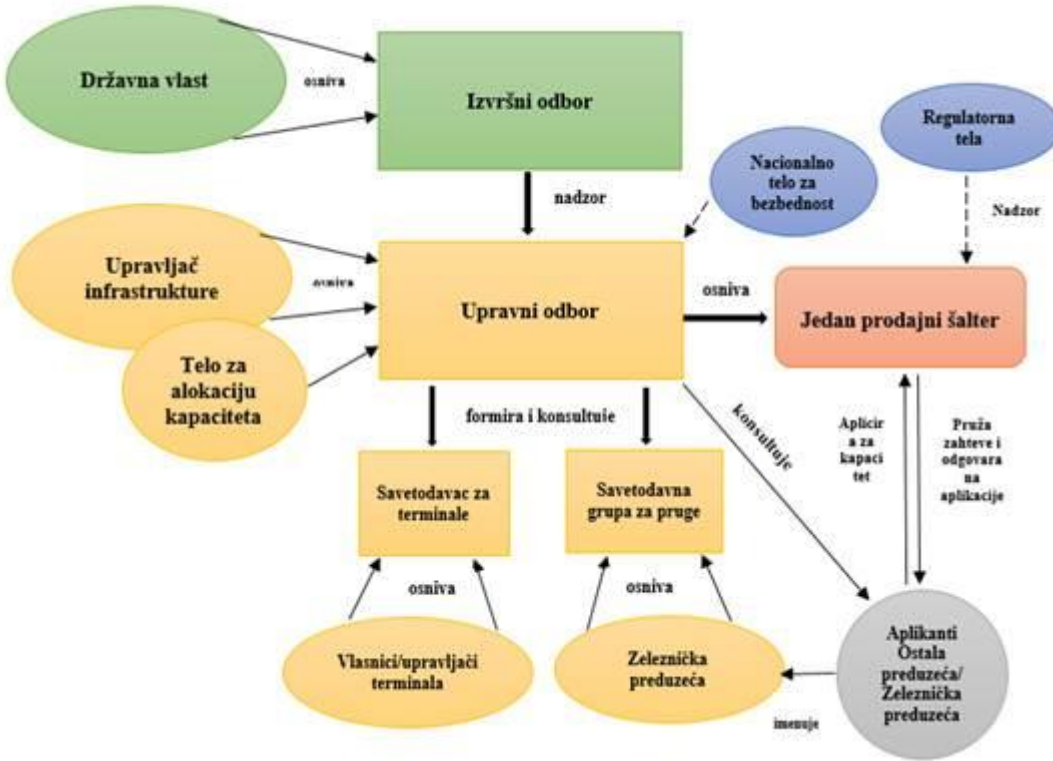
Предлогом уредбе о начину остваривања сарадње у погледу успостављања и организације међународних теретних коридора за конкурентни превоз робе и утврђивање правила за одабир, организацију, управљање и индикативно планирање улагања у теретне коридоре (у даљем тексту: Предлог уредбе) успоставља се законодавни оквир за формирање теретних коридора за конкурентни превоз робе преко Републике Србије и транспонује Уредба (ЕУ)

број 913/2010 Европског парламента и Савета од 22. септембра 2010. године о Европској железничкој мрежи за конкурентан железнички теретни транспорт.

На које циљне групе ће утицати предложена решења у Уредби?

Решења из Предлога уредбе утицаће на управљача јавне железничке инфраструктуре министарство надлежно за послове саобраћаја и Дирекцију за железнице (регулаторно тело). Наиме, државе чланице дуж коридора имају задатак да успоставе Извршни и Управни одбор. Извршни одбор је састављен од представника надлежних министарстава за послове саобраћаја тог теретног коридора, док је Управни одбор састављен од представника управљача инфраструктуре. Министарство надлежно за послове саобраћаја и управљач јавне железничке инфраструктуре у Републици Србији доношењем предметне уредбе имаће обавезу учешћа у раду Извршног одбора и координацију у оквиру самог органа у мери у којој се за тим укаже потреба. Када је у питању управљач инфраструктуре поред учешћа у раду Управног одбора, координација у оквиру самог друштва ће бити на много вишем нивоу имајући у виду обавезе које се односе на успостављање железничког теретног коридора (усвајање докумената неопходних за успостављање коридора, додела капацитета инфраструктуре, решавање потешкоћа и проблема које се јављају код управљања у железничком саобраћају, а посебно који утичу на коридор и сл). Када је у питању Дирекција за железнице иста ће имати обавезу да посебну пажњу посвети понашању учесника на тржишти и да обезбеди недискриминаторски и транспарентан приступ железничким теретним коридорима (Дирекција ове послове и сада обавља за железничку мрежу у Републици Србији) и координацију и сарадњу са другим регулаторним телима.

У наставку је дата управљачка структура железничког теретног коридора.



Такође, решења из Предлога уредбе утицаће и на саме кориснике железничких услуга с обзиром да трасе које су утврђење на коридору имају приоритет у односу на остале утврђење трасе возова чиме се постиче главна карактеристика железничког саобраћаја - економија обима где просечни трошкови транспорта опадају са повећањем растојања на којем воз саобраћа. Такође, успостављањем Једног продајног шалтера омогућава се тражење и добијање одговора на једном месту и јединственим поступком, у погледу доделе капацитета инфраструктуре за теретне возове који прелазе бар једну државну границу дуж теретног коридора. Ово тело ће свакако поједноставити и убрзати активности на додели траса и и организације железничког саобраћаја.

Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава?

Према извештају Европске комисије о примени Уредбе 913/2010 из априла 2018. године успостављање коридора за конкурентни превоз робе допринело је појачаној прекограничној сарадњи, која је недостајала железничком сектору посебно у погледу управљања железничком инфраструктуром и додели капацитета.

Уочени су и индиректни ефекти механизма сарадње као што је олакшавање оперативних контаката на међународном нивоу, чак и за питања која се не тичу железничког теретног саобраћаја, или подстицање развоја процеса координације и примене информационо-телекомуникационих технологија. У неким областима примећени су скромни резултати, на пример у погледу додељених траса железничком коридору, координације радова или координације управљања саобраћајем. Ово су кључне области у којима је потребан напредак за побољшање квалитета и поузданости прекограничних услуга железничког теретног саобраћаја, што је предуслов да железнички теретни саобраћај постане конкурентнији и, на крају, да дође до већег учешћа на транспортном тржишту.

Прилог 3: Кључна питања за утврђивање циљева

Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? Шта се предметном променом жели постићи? На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?

Предлог уредбе израђен је са општим циљем повећања атрактивности и ефикасности међународног железничког превоза робе, тако да железнички саобраћај може повећати своју конкурентност и тржишни удео на европском транспортном тржишту. Да би се то постигло, потребно је побољшати услове за међународни теретни саобраћај јачањем сарадње на свим нивоима - а посебно међу управљачима инфраструктуре уз одабране железничке коридоре у погледу посебних циљева:

- развоја међународних теретних коридора за конкурентни превоз робе у смислу доделе инфраструктурног капацитета и повећања продуктивности рада како би се задовољиле тржишне потребе,
- постављање основе за пружање квалитетних услуга превоза робе које задовољавају очекивања корисника услуга железничког превоза.

Организација *Железничка мрежа Европе* (енг. Rail Net Europe) је заједно са управним и извршним одборима успостављених теретних коридора успоставила оквир за кључне

показатеље учинка ради постизања одређеног нивоа унификације праћења и прикупљања података.

Извршни и Управни одбор могу да дефинишу и показатеље ван оквира ових кључних показатеља. Наведени оквир састоји се из три категорије које покривају међународне теретне коридоре за конкурентни превоз робе:

1. Управљање инфраструктурним капацитетима:
 - 1) Обим понуђеног капацитета,
 - 2) Обим траженог капацитета,
 - 3) Број захтева,
 - 4) Обим резервисаног капацитета,
 - 5) Број сукобљених захтева;

2. Експлоатација:
 - 1) Тачност у полазној станици,
 - 2) Тачност на крајњој станици,
 - 3) Број возова;

3. Развој железничког тржишта:
 - 1) Обим саобраћаја,
 - 2) Однос додељеног капацитета од стране Једног продајног шалтера и укупног додељеног капацитета.

На основу ових показатеља моћи ће да се прати остваривање општих и посебних циљева.

Прилог 9: Кључна питања за анализу управљачких ефеката

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

Предлогом уредбе државе чланице коридора успостављају управни и извршни одборе. Извршни и Управни одбор су одговорни за дефинисање општих циљева теретних коридора, надзор и предузимање мера које су дефинисане Предлогом уредбе. Ове мере односе се на увођење додатних активности који се односе на доделу капацитета теретним возовима, успостављање једног продајног шалтера и координисано планирање инвестиција и извођење радова дуж теретног коридора.

Управни одбор доноси одлуке, укључујући одлуке о свом правном статусу, успостављању своје организационе структуре, ресурсима и особљу, на основу заједничке сагласности представника управљача инфраструктуре тог теретног коридора. Такође, Управни одбор успоставља саветодавну групу састављену од управљача и власника терминала теретног коридора, укључујући, по потреби, морске луке и луке на унутрашњим пловним путевима. Поред тога, управни одбор успоставља додатну саветодавну групу састављену од железничких превозника који су заинтересовани за коришћење теретног коридора.

Према одредбама Предлога уредбе, Управни одбор одређује и формира заједничко тело у виду Једног продајног шалтера који подносиоцима захтева омогућава једно место за слање

захтева и добијање одговора у вези са инфраструктурним капацитетом на железничким пругама на међународним теретним коридорима за конкурентни превоз робе. Према Предлогу уредбе главни задаци овог тела су управљање доделом инфраструктурних капацитета и давање захтеваних информација од стране подносиоца захтева.

Што се тиче оквирних рокова за спровођење активности на успостављању ових тела, није дефинисан рок имајући у виду да се Извршни и Управни одбор формирају на основу предлога надлежних органа/друштава свих земаља чланица теретног коридора, а потом се формирају саветодавне групе и на крају, Један продајни шалтер. У периоду од две године од дана доношења одлуке Европске комисије којом се потврђује усклађеност са Уредбом 913/2010 чиме се формално одобрава коридор који треба успоставити је потребно успоставити сва наведена тела.

Примера ради Извршни и Управни одбор за Алпско-западно Балкански теретни коридор успостављени су после месец дана од доношења Одлуке (ЕУ) 2018/500 којом потврђује усклађеност предлога за успостављање поменутог коридора са чланом 5. Уредбе (ЕУ) 913/2010. Тренутно су у току активности на изради Студије транспортног тржишта и Имплементационог плана који се очекује најкасније у року од 2 године од Одлуке Европске комисије. Такође, Управни одбор овог коридора донео је одлуку да се формира Економска интересна групација железничког коридора чији су чланови сви управљачи инфраструктуре (Влада Републике Србије дала сагласност на Статут ове групације 18. априла 2019. Закључком 05 број: 340-3853/2019-1). Ова групација је формирана 27. јуна 2019. године. Циљ Групације је унапређивање функционосања и квалитета железничког теретног коридора и промовисање железнички теретног саобраћаја на коридору у складу са политиком ЕУ за јачу и конкурентну железничку мрежу у Европи и да допринесе смањењу емисије угљен диоксида ради здравије животне средине услед планираног преласка са других видова на железнички вид саобраћаја.

Један продајни шалтер је планиран да се успостави 01. септембра 2019. године а почетак његовог рада планиран је за март 2020. године. Сами захтеви за доделу траса се знатно разликују од земље до земље. Успешан рад овог тела и координација ће бити највећи изазов за теретне коридоре имајући у виду да се у пракси није показало да су задаци и ефекти испуњени у оној мери у којој је то и постављено. Када ово тело буде успостављено, у зависности од прописа у другим земљама чланицама теретног коридора, донеће се Пословник о раду једног шалтера за продају.

Прилог 5: Кључна питања за анализу финансијских ефеката

Да ли је финансијске ресурсе за спровођење уредбе потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?

За спровођење Предлога уредбе није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије. Примера ради, управљачи инфраструктуре земља чланица теретних коридора имају могућност да обезбеде средства из донације из фондова Европске уније, што је и учињено за успостављање Алпско-западно Балканског железничког теретног коридора. Обезбеђена су средства донације у износу од око 1 милион евра за припрему све неопходне

документације и формирање канцеларије која ће управљати овим коридором, односно формирање Једног продајног шалтера. Када је у питању овај коридор „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. као члан Управног одбора предвиђено је да за учешће у телу коридора обезбеди 50.000 евра годишње из сопствених средстава. Што се тиче представника Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре који узимају учешће у раду Извршног одбора, за њих се издвајају средства за дневнице, смештаја и авионских карата уколико се састанци одржавају ван Републике Србије, што је обезбеђено у буџету овог министарства кроз наведене трошкове.

Као што је и претходно наведено кроз пример за успостављање конкретног железничког теретног коридора Успостављање управних тела и Једног продајног шалтера се финансирају из фонда Европске уније - Connecting Europe Facility (CEF) уз учешће управљача инфраструктуре.

Прилог 6: Кључна питања за анализу економских ефеката

Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?

Реформом железничког сектора и отварањем тржишта железничких услуга успостављен је механизам за регулацију железничког тржишта у виду цене приступа јавној железничкој инфраструктури. Цена приступа јавној железничкој инфраструктури представља износ који железнички превозник плаћа за захтевани капацитет инфраструктуре – трасу. У контексту међународних теретних коридора за конкурентни превоз робе, железнички превозник ће плаћати цену за реализацију претходно утврђених траса и резервисаних траса. Такође, одредбе Предлога уредбе дају могућност да управљачи инфраструктуре могу укључити у своје услове коришћења железничке инфраструктуре накнаду за трасе возова које се додељују, али се на крају не искористе. Ова могућност је такође омогућена и на националном железничком тржишту где управљач железничке инфраструктуре у случајевима када превозник не користи додељену трасу предвиђену редом вожње, у зависности од процента некоришћења, наплаћује резервацију трасе односно отказивање додељене трасе. Гранични степен искоришћења трасе према врсти возова и критеријуми наплате дефинисани су у Изјави о мрежи управљача инфраструктуре.

Што се тиче користи које ће остваривати железнички превозници, омогућавањем ефикаснијег коришћења железничке инфраструктуре, повећањем комерцијалне брзине превоза робе и понудом поуздане услуге доћи ће до повећања конкурентности железничког саобраћаја и тражње за железничким услугама превоза робе. Самим тим и железнички превозници ће генерисати веће профите.

Према Нацрту студије транспорта тржишта за Алпско – западно Балкански железнички теретни коридор времена чекања на граничним станицама дуж овог коридора приказана су у следећој табели:

Граница	Роба (min)	Путник (min)
АТ/СЛО	45	12
СЛО/ХР	110	18
ХР/СРБ	225	45
Дизел вуча Ниш	115	30
СРБ/БГ	261	35
БГ/ТР	180	50
Укупно (min)	963	190
Укупно (h)	15,60	3,17

Теретном возу из Аустрије у Турску потребно је око 15,60 h за различите граничне процедуре, а за исту руту за међународни путнички воз треба око 3,17 h.

Предвиђа се да после завршетка реконструкције и модернизације пруге Ниш - Димитровград које је планирано до краја 2023. године да се елиминише време потребно за дизел вучу у Ниш. Поред тога, Република Србија је предложила закључивање споразума о граничним процедурама са суседним земљама ради успостављања заједничке граничне станице како би се време за те процедуре смањило за најмање 50%.

Прилог 10: Кључна питања за анализу ризика

Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група?

Влада Републике Србије је још 2015. године покренула поступак формирања новог десетог коридора за конкуретни превоз робе под називом Алпско-Западно Балкански (АЗБ) коридор. Рута овог железничког коридора је Салзбург-Бељак-Љубљана-Загреб/Велс/Линц-Грац-Марибор-Загреб-Винковци-Товарник-Београд-Софија-Свиленград заједно са Федералним министарством саобраћаја, иновација и технологије Републике Аустрије, Министарством саобраћаја, информационах технологија и комуникација Републике Бугарске, Министарством поморства, промета и инфраструктуре Републике Хрватске и Министарством за инфраструктуру Републике Словеније.

Писмо о намерама представљало је формалну апликацију Европској комисији о успостављању железничког теретног коридора које је потписано октобра 2015. године.

Међутим Европска комисија није дала сагласност на оснивање овог коридора са образложењем да Република Србија није чланица Европске Уније, али да се по потписивању Уговора о оснивању Транспортне заједнице између Европске Уније и страна потписница Југоисточне Европе стиче правни основ за формирање овог коридора. Будући да је Уговор о оснивању Транспортне заједнице, у ком је уврштена и Уредба (ЕУ) број 913/2010, потписан јула 2017. године, стекао се правни основ за оснивање предметног коридора.

Ново Писмо о намерама је потписано крајем 2017. године, а након потврде Европске комисије иста је 22. марта 2018. године донела Одлуку (ЕУ) 2018/500 којом потврђује усклађеност са Уредбом 913/2010 чиме је формално одобрила поменути коридор. Од тог тренутка су започете правно-формалне и остале конкретне активности на успостављању коридора, као што су на пример формирање Извршног и Управног одбора, израда Студије транспортног тржишта за коридора. Имајући у виду започете активности ради потпуног успостављања коридора, а готово извесно и других теретних коридора, потребно је да се у законодавству Републике Србије транспонује Уредба (ЕУ) број 913/2010 са циљем стварања услова за функционисање овог и будућих коридора за конкурентан превоз робе.

Текст Предлог уредбе припремила је Радна група за израду наведене уредбе у чијем саставу су били представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дирекције за железнице и „Инфраструктура железнице Србије” а.д.

Примера ради пре достављања Писма о намерама из 2017. године управљачи јавне железничке инфраструктуре на овом коридору потписали су заједничко писмо подршке којим су јасно изразили своју подршку оснивању предметног коридора (писмо подршке управљача инфраструктуре је био саставни део писма о намерама). Такође, потенцијални подносиоци захтева (железнички превозници и власници терминала) који се односе на железнички теретни коридор су консултовани достављањем молбе за подршку и њихови дописи подршке на иницијативу о успостављању коридора су били саставни део Писма о намерама које су потписали надлежна министарства саобраћаја на предметном коридору.

Поред тога за овај коридор, управни одбор је донео одлуку о формирању Саветодавне групе за железничке робне превозе (РАГ) и Саветодавне групе за терминале (ТАГ). Први састанак ових група одржан је у априлу 2018. године. На овај начин обезбеђује се транспарентност у раду, учешће и подршка свих заинтересованих подносиоца захтева за трасу на овом коридору.

Прилог 9: Кључна питања за анализу управљачких ефеката

Да ли је уредба у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Предлог уредбе је у складу са Законом о железници, Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније, Одлуком о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. годину („Службени гласник РС“, број 53/17) и Планом развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у

Републици Србији од 2015. до 2020. године (Закључак Владе Републике Србије 05 број: 34-7752/2015-01 од 23. јула 2015. године).