

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

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.

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 преопознати 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 који један пролази кроз Републику Србију - Алпско - западно Балкански железнички теретни коридор (потребно је да се успостави до марта 2020. године). Сврха овог тржишног механизма је омогућавање таквих услова који ће омогућити бржи прелазак међународних теретних возова из једне државе у другу.

Влада Републике Србије је још 2015. године покренула поступак формирања новог десетог коридора за конкурентни 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 представља 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 по потписивању Уговора о оснивању Транспортне заједнице између Европске Уније и страна потписница Југоисточне Европе се 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 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 будућу коридора за конкурентан превоз робе.

### **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.

Такође, решења из Предлога уредбе утицаће и на саме кориснике железничких услуга с обзиром да трасе које су утврђене на коридору имају приоритет у односу на остале утврђене трасе возова чиме се постиже 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 организације железничког саобраћаја.

### **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?**

Према подацима Републичког завода за статистику Републике Србије учешће железничког саобраћаја у укупном превозу робе је 2018. године износило 33,9% према оствареним тонским километарима. У том уделу железнице међународни железнички саобраћај је изузетно изражен. Успостављањем теретних коридора за конкурентни превоз робе омогућиће се бољи услови и поједностављене процедуре за коришћење железничке инфраструктуре и добијања приоритета приликом коришћења уговорених траса на успостављеном коридору. На овај начин се жели постићи већи обим међународног железничког саобраћаја и само учешће железничког саобраћаја на свеукупном транспортном тржишту Републике Србије.

Након успостављања Алпско-Западно Балканског коридор пратиће се број реализованих траса дуж овог коридора, утицај на укупни количину робе која се превози железницом и на крају на учешће железничког саобраћаја у превозу робе у Републици Србији.

### **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 ефеката 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.

**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 који су дефинисани 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.

**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.

**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, Националним програмом јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2020. годину („Службени гласник РС“, број 15/17) 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).