

**Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже**

- 1) Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности?

У областима која су предмет Нацрта закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама (у даљем тексту: Нацрт закона) пре свега су ниво квалитета услуга које се пружају од стране лучких оператера, као и укупна конкурентност лучког система Републике Србије. Показатељи су обим претовара у лукама, као и износи лучких такса које наплаћују лучки оператери. Обим претовара роба у 2016. години је био 9,93 мил. тона, у 2017. години је био 10,93 мил. тона и у 2018. години је био 11,68 мил. тона.

- 2) Да ли се у предметној области спроводи или се спроводио документ јавне политике или пропис? Представити резултате спровођења тог документа јавне политике или прописа и образложити због чега добијени резултати нису у складу са планираним вредностима.

У овој области релевантан документ јавне политике је Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Током примене овог закона уочено је да услед непостојања законом прописаних критеријума, постоји могућност за арбитрерно одлучивање надлежних органа и организација како у односу на проширивање лучког подручја, тако и у погледу издавања одобрења за обављање лучке делатности, односно доделе лучке концесије.

- 3) Који су важећи прописи и документи јавних политика од значаја за промену која се предлаже и у чему се тај значај огледа?

Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама и стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије за период 2015-2025. године.

Имајући у виду претходно наведени проблем који је уочен у примени Закона, потребно је прописати објективан критеријум који ће се користити приликом економско-финансијског и техничког оправдавања захтева за проширивање лучког подручја, као и за доделу одобрења, односно концесије, и то у оним случајевима када се предлаже пружање исте врсте лучких услуга везаних за исту врсту терета од стране више лучких оператера унутар једне луке.

- 4) Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема.

Наведено под 2) и 3)

5) Која промена се предлаже?

Потребно је прописати објективан критеријум који ће се користити приликом економско-финансијског и техничког оправдавања захтева за проширивање лучког подручја, као и за доделу одобрења, односно концесије, и то у оним случајевима када се предлаже пружање исте врсте лучких услуга везаних за исту врсту терета од стране више лучких оператера унутар једне луке. С тим у вези, у правним системима земаља које припадају латинском и ханзеатском систему управљања лукама примењује се критеријум тзв. минималног нивоа рентабилности лучких услуга (МНР) који се постиже када се маргинални и просечни трошкови у једној луци више не смањују у случају проширења капацитета луке. У наведеним системима, надлежни органи могу да ограниче број лучких оператера који могу да пружају одређену лучку услугу у једној луци, ако укупни тржишни захтеви за претоваром одређене врсте терета у једној луци нису најмање двоструко већи од МНР у тој луци. При томе, сматраће се да је МНР испуњен ако интерна стопа повраћаја (IRR) лучког оператера износи најмање 12%, односно у случају давања лучке концесије ако стопа повраћаја уложених средстава (ROCI) износи најмање 12%. Имајући у виду резултате које постижу луке у овим правним системима, предлаже се примена истих механизма ради постижања одговарајућих резултата. Указује се да је унутарлучка конкуренција механизам којим се постижу ниже цене услуга лучких оператера на задовољство корисника лука, али без утицаја на укупне перформансе рада оператера, при чему је овај инструмент примењив само у лукама у којима се остварују велике количине претовара терета (најмање 7 милиона тона на годишњем нивоу). С друге стране, увођење унутарлучке конкуренције у случају када укупни тржишни захтеви за претоваром одређене врсте терета у једној луци нису најмање двоструко већи од МНР у тој луци, проузрокује смањивање износа лучких такси до нивоа који значајно умањује улагања лучких оператера у основна средства (CAPEX) и оперативне трошкове (ОРЕХ), што негативно утиче на запосленост и општи ниво, односно квалитет пружања лучких услуга Луке

6) Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Промена је неопходна у предложеном обиму, односно увођењем објективних критеријума за поступање надлежних органа приликом предузимања мера за унутарлучку конкуренцију и проширивање лучких подручја.

7) На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне групе на које ће промена имати непосредан односно посредан утицај.

Нацрт закона ће утицати на Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у оквиру чијег Сектора за водни саобраћај и безбедност пловидбе ће се почети обављати

нови послови који се односе на припрему и спровођење поступака доделе лучких концесија.

Нацрт закона ће утицати на учеснике на тржишту лучких услуга услед увођења тзв. минималног нивоа рентабилности лучких услуга (МНР), као објективног критеријума који ће се користи приликом утврђивања оправданости за увођење мера унутарлучке конкуренције које имају за циљ да омогуће пружање исте врсте лучких услуга везаних за исту врсту терета од стране више лучких оператера унутар једне луке. Коришћење предметног критеријума треба да подигне ниво правне сигурности постојећим учесницима на тржишту коришћењем објективног и унапред дефинисаног критеријума, преузетог из упоредног права, а којим се гарантује да ће свако проширивање лучког подручја ради омогућавања пружања исте врсте лучких услуга бити вршена на бази претходних анализа које треба да гарантују да ће се таквим мерама заиста постићи нижа цена за кориснике луке, али без негативног утицаја на пословање оператера које ће проузроковати смањење запослености и ерозију нивоа квалитета услуга.

8) Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?

Нема

9) Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Не

10) Квантитативно (нумерички, статистички) представити очекиване трендове у предметној области, уколико се одустане од интервенције (*status quo*).

Уколико се задржи постојеће решење које омогућава арбитражност у поступању надлежних органа, неће бити интересовања за улазак на домаће тржиште лучких услуга других компанија, имајући у виду правну несигурност коју за потенцијалне инвеститоре представља могућност арбитражног одлучивања државних органа и организација у односу на питања која имају директан утицај на економско-финансијско пословање у Републици Србији.

11) Како је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политици или акту локалне самоуправе)?

У правним системима земаља које припадају латинском и ханзеатском систему управљања лукама примењује се критеријум тзв. минималног нивоа рентабилности лучких услуга (МНР) који се постиже када се маргинални и просечни трошкови у једној луци више не смањују у случају проширења капацитета луке. У наведеним системима,

надлежни органи могу да ограниче број лучких оператера који могу да пружају одређену лучку услугу у једној луци, ако укупни тржишни захтеви за претоваром одређене врсте терета у једној луци нису најмање двоструко већи од МНР у тој луци. Имајући у виду резултате које постижу луке у овим правним системима, предлаже се примена истих механизма ради постижања одговарајућих резултата.

**Кључна питања за утврђивање циљева**

- 1) Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? (одговором на ово питање дефинише се општи циљ).

Неопходна промена је потребна ради омогућавања развоја тржишта лучких услуга које тренутно карактерише да већину врста лучких услуга у једној луци пружа један доминантан лучки оператер. Имајући у виду карактеристику садашњег стања развоја тржишта лучких услуга у РС где се у већини лука пружа услуга претовара расутих терета и нафте и деривата нафте, Законом је још 2010. године уведен институт лучког подручја којим је омогућено да се проширењем истих уводе на домаће тржиште нови лучки оператери који ће проширити број, односно врсту лучких услуга које се пружају у домаћим лукама. Међутим, током примене Закона уочена је интенција надлежних организација да се уместо проширења лучког подручја ради омогућавања проширивања врста лучких услуга у једној луци, лучко подручје проширује ради омогућавања претовара исте врсте терета, што у пракси доводи до негативног утицаја на пословање свих оператера, а који даље проузрокују смањење запослености и ерозију нивоа квалитета услуга, при чему не долази ни до смањења износа лучких такси. Ово је последица чињенице да државни органи нису имали прописани коректив таквој врсти поступања, због чега се предлаже увођење објективних критеријума.

- 2) Шта се предметном променом жели постићи? (одговором на ово питање дефинишу се посебни циљеви, чије постизање треба да доведе до остварења општег циља. У односу на посебне циљеве, формулишу се мере за њихово постизање).

Нацртом закона постиже се:

- 1) увођење објективног критеријума који ће се користи приликом утврђивања оправданости за увођење мера унутарлучке конкуренције које имају за циљ да омогуће пружање исте врсте лучких услуга везаних за исту врсту терета од стране више лучких оператера унутар једне луке.
- 2) увођење објективних критеријума који се примењују приликом доношења одлуке о проширивању лучког подручја.

- 3) Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе?

Да

- 4) На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?

Остваривања општих односно посебних циљева утврђиваће се према броју нових лучких оператера на домаћем тржишту и проширивањем врста услуга које се нуде у домаћим лукама.

**Кључна питања за идентификовање опција јавних политика**

- 1) Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „*status quo*” опција?

Нема алтернативних мера осим одговарајуће измене и допуне Закона.

- 2) Да ли су, поред регулаторних мера, идентификоване и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?

Потребно је, поред регулаторне мере, извршити обуку лица која се баве развојем лучког система, како би се све регулаторне мере у будућности спроводиле на начин који ће допринети стварном јачању конкурентности домаће привреде.

- 3) Да ли су, поред рестриктивних мера (забране, ограничења, санкције и слично) испитане и подстицајне мере за постизање посебног циља?

Нису предвиђене никакве рестриктивне мере

- 4) Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?

Постојећи административни капацитети Агенције за управљање лукама, која запошљава 12 запослених од чега је осам ангажовано на обављању стручних послова из делокруга Агенције, представљају ограничавајући фактор за брзо предузимање мера потребних за реализацију радњи које претходе вођењу поступка доделе лучке концесије, као и само спровођење поступка доделе концесије. Из наведеног разлога, Агенција до данас није спровела ни један поступак доделе лучких концесија. С друге стране, МГСИ има потребне административне капацитете и позитивно искуство стечено кроз поступак доделе концесије за аеродором „Никола Тесла“. МГСИ је до данас већ спровело поступак израде комплетне техничке документације за изградњу Терминала за расуте и генералне терете Луке Смедерево, успешно спровело финансијско-техничке преговоре са Европском инвестиционом банком о финансирању пројекта, те ће се предложеним изменама и допунама омогућити не само да МГСИ настави са реализацијом последње фазе овог стратешки важног пројекта за Републику Србију у задатим роковима, већ ће се омогућити убрзана реализација свих планираних капиталних пројеката улагања у изградњу лука у Србији.

- 5) Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?

Спровођење информативно-едукативних мера је потребно али није довољно да би се постигли општи и посебни циљеви

- 6) Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?

Проблем се може решити искључиво интервенцијом јавног сектора

- 7) Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?

Да

- 8) Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?

Опција је примена регулаторне мере, односно измена и допуна Закона. Имајући у виду да је проблем у пракси идентификован на страни државних органа и организација које нису имале никаква регулаторна ограничења у односу на предузимање мера које би у пракси створиле искључиво нефер конкуренцију без ставних позитивних ефеката за друштво, утврђено је да је неопходно применити регулаторну промену.

**Кључна питања за анализу финансијских ефеката**

- 1) Какве ће ефекте изабрана опција имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?

Имајући у виду да због непостојећих капацитета Агенције за управљање лукама до данас није спроведен ни један поступак з адоделу лучке концесије, изостао је било каква прихгод по овом основу. У предстојећем периоду, МГСИ планира да спроведе најмање 4 поступка за доделу лучких концесија и очекивани приход по основу концесионих наканда се процењује на годишњем нивоу у износу од 4 милиона евра.

- 2) Да ли је финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?

Није потребно обезбеђивање финансијских средстава за реализацију прописаноих мера.

- 3) Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?

Неће утицати на међународне финансијске обавезе

- 4) Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктурирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

Није релевантно

- 5) Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?

Није релевантно

- 6) Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?

Није релевантно

**Кључна питања за анализу економских ефеката**

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

Нацрт закона неће створити додатне трошкове за привреду.

- 2) Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?

Примена тзв. минималног нивоа рентабилности лучких услуга (МНР) треба да омогући увођење унутарлучке конкуренције у случају када су укупни тржишни захтеви за претоваром одређене врсте терета у једној луци најмање двоструко већи од МНР у тој луци. На овај начин ће се избећи смањивање износа лучких такси до нивоа који значајно умањује улагања лучких оператера у основна средства (CAPEX) и оперативне трошкове (ОРЕХ), а тиме ће се избећи негативни ефекти на запосленост и општи ниво, односно квалитет пружања лучких услуга Луке. На овај начин штити се конкурентност домаћег тржишта лучких услуга и примењивање дампингованих цена које ће проузроковати искључиво негативне ефекте без икаквог утицаја на стварну конкурентност српских лука. Нема увођења ни укидања нових накнада за оперативну употребу лука.

- 3) Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?

Да, одговор је дат под 2)

- 4) Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?

Имајући у виду да се у домаћим лукама тренутно пружа услуга претовара доминантно расутих и генералних терета који не захтевају примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација, Нацртом закона ће се омогућити проширивање лучких подручја ради отварања оних терминала који захтевају већа улагања и ниво опремљености, као што су контејерски, huskerack и други слични терминали.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?

Није релевантно

6) Какве ће ефекте изабрана опција имати на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца?

Није релевантно

**Кључна питања за анализу ефеката на друштво**

- 1) Колике трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати грађанима?

Коришћење објективног критеријума који ће се користити приликом економско-финансијског и техничког оправдавања захтева за проширивање лучког подручја, као и за доделу одобрења, односно концесије, подићи ће се не само ниво правне сигурности постојећим учесницима на тржишту, већ ће се гарантовати да ће се таквим мерама заиста постићи нижа цена за кориснике луке, али без негативног утицаја на пословање оператера које ће проузроковати смањење запослености и ерозију нивоа квалитета услуга.применом објекти. Нацртом закона се укида издавање дозвола за укрцавање и уместо њих ће се лицима издавати бродарска књижица.

- 2) Да ли ће ефекти реализације изабране опције штетно утицати на неку специфичну групу популације и да ли ће то негативно утицати на успешно спровођење те опције, као и које мере треба предузети да би се ови ризици свели на минимум?

Предложеним мерама се спречавају негативни утицаји на све заинтересоване групе популације, дакле и на постојеће и на нове лучке оператере.

- 3) На које друштвене групе, а посебно на које осетљиве друштвене групе, би утицале мере изабране опције и како би се тај утицај огледао (пре свега на сиромашне и социјално искључене појединце и групе, као што су особе са инвалидитетом, деца, млади, жене, старији преко 65 година, припадници ромске националне мањине, необразовани, незапослени, избегла и интерно расељена лица и становништво руралних средина и друге осетљиве друштвене групе)?

Није релевантно

- 4) Да ли би и на који начин изабрана опција утицала на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр, промене у стопама запослености, отпуштање технолошких вишкова, укинута или новоформирана радна места, постојећа права и обавезе радника, потребе за преквалификацијама или додатним обукама које намеће тржиште рада, родну равноправност, рањиве групе и облике њиховог запошљавања и слично)?

Задржавање постојећег решења из Закона довело би до отварања више истих терминала у једној луци чак и онда када нису испуњени захтеви тзв. минималног нивоа рентабилности лучких услуга, што би последично проузроковало смањивање износа лучких такси до нивоа који значајно умањује CAPEX и OPEX улагања лучких оператера, што би негативно утицало на запосленост и општи ниво, односно квалитет пружања лучких услуга унутар лука.

- 5) Да ли изабране опције омогућавају равноправан третман, или доводе до директне или индиректне дискриминације различитих категорија лица (нпр, на основу националне припадности, етничког порекла, језика, пола, родног идентитета, инвалидитета, старосне доби, сексуалне оријентације, брачног статуса или других личних својстава)?

Није релевантно

- 6) Да ли би изабрана опција могла да утиче на цене роба и услуга и животни стандард становништва, на који начин и у којем обиму?

Наведено под одговором на питање бр. 4)

- 7) Да ли би се реализацијом изабраних опција позитивно утицало на промену социјалне ситуације у неком одређеном региону или округу и на који начин?

Изабарана опција омогућиће стварни развој лука и стварање додатне вредности за привреду у њиховом залеђу, тако што ће омогућити пружање оних лучких услуга које се данас не пружају у домаћим лукама, као што је претовар контејнера, го-го лучких услуга, huskerack и других лучких услуга за чијом потребом већ данас постоји потреба.

- 8) Да ли би се реализацијом изабране опције утицало на промене у финансирању, квалитету или доступности система социјалне заштите, здравственог система или система образовања, посебно у смислу једнаког приступа услугама и правима за осетљиве групе и на који начин?

Није релевантно

**Кључна питања за анализу ефеката на животну средину**

- 1) Да ли изабрана опција утиче и у којем обиму утиче на животну средину, укључујући ефекте на квалитет воде, ваздуха и земљишта, квалитет хране, урбану екологију и управљање отпадом, сировине, енергетску ефикасност и обновљиве изворе енергије?

Нацрт закона не проузрокује никакав утицај на животну средину, укључујући воду, ваздух и обновљиве изворе енергије.

- 2) Да ли изабрана опција утиче на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну?

Нацрт закона не проузрокује никакав утицај на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну

- 3) Да ли изабрана опција утиче на здравље људи?

Нацрт закона неће произвести никакав утицај на здравље људи.

- 4) Да ли изабрана опција представља ризик по животну средину и здравље људи и да ли се допунским мерама може утицати на смањење тих ризика?

Нацрт закона не представља ризик по животну средину и здравље људи

- 5) Да ли изабрана опција утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област?

Нацрт закона не утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област

**Кључна питања за анализу управљачких ефеката**

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

Нацртом закона предвиђа се преношење надлежности за доделу лучких концесија са Агенције за управљање лукама на МГСИ. Постојећи административни капацитети Агенције за управљање лукама, која запошљава 12 запослених од чега је осам ангажовано на обављању стручних послова из делокура Агенције, представљају ограничавајући фактор за брзо предузимање мера потребних за реализацију радњи које претходе вођењу поступка доделе лучке концесије, као и само спровођење поступка доделе концесије. Из наведеног разлога, Агенција до данас није спровела ни један поступак доделе лучких концесија. С друге стране, МГСИ има потребне административне капацитете и позитивно искуство стечено кроз поступак доделе концесије за аеродором „Никола Тесла“. МГСИ је до данас већ спровело поступак израде комплетне техничке документације за изградњу Терминала за расуте и генералне терете Луке Смедерево, успешно спровело финансијско-техничке преговоре са Европском инвестиционом банком о финансирању пројекта, те ће се предложеним изменама и допунама омогућити не само да МГСИ настави са реализацијом последње фазе овог стратешки важног пројекта за Републику Србију у задатим роковима, већ ће се омогућити убрзана реализација свих планираних капиталних пројеката улагања у изградњу лука у Србији.

- 2) Да ли постојећа јавна управа има капацит за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

МГСИ има потребне административне капацитете.

- 3) Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр. проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести ?

Није било потребно реструктурирање већ пренос надлежности.

- 4) Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Да

- 5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Коришћењем објективног критеријума који ће се користити приликом економско-финансијског и техничког оправдавања захтева за проширивање лучког подручја, као и за доделу одобрења, односно концесије, подићи ће се ниво правне сигурности

постојећих учесника на тржишту, при чему и оне компаније кој етек желе да уђу на тржиште видеће постојање јасних и објективних критеријума које ће се примењивати и у случају њиховог уласка на домаће тржиште.

- 6) Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Да, уводе се објективни критеријуми за доношење одлука које имају непосредан утицај на привреду за разлику од садашњих дискреционих.

- 7) Које додатне мере треба спровести и колико времена ће бити потребно да се спроведе изабрана опција и обезбеди њено касније доследно спровођење, односно њена одрживост?

Нису потребне додатне мере и време.

**Кључна питања за анализу ризика**

- 1) Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и слично)?

На Нацрт закона су прибављена мишљења свих надлежних органа и организација. Одбор за привреду и финансије је на седници одржаној дана 9.7.2019. године донео закључак којим је прихватио предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да није потребно спроводити јавну расправу о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама.

- 2) Да ли су обезбеђена финансијска средства за спровођење изабране опције? Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђено довољно времена за спровођење поступка јавне набавке уколико је она потребна?

Предложене измене и допуне Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама не захтевају обезбеђивање финансијских средстава за његово спровођење. Нацртом закона се не предвиђа спровођење јавних набавки.

- 3) Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?

Нема ризика приликом спровођење Закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама.

Консултације са привредом нису одржане приликом израде Нацрта закона, јер за привреду нема измена у односу на постојећа решења важећег Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама.