

САВЕТ ЗА РЕГУЛАТОРНУ РЕФОРМУ
ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

03.11.2008. године

Предмет: Мишљење о томе да ли образложење Нацрта закона о изменама и допунама Закона о железници садржи анализу ефеката у складу са чл. 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе („Службени гласник РС“, бр. 100/2005)

У складу са чланом 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе („Сл. гласник РС“, бр. 100/2005) даје се

МИШЉЕЊЕ

Образложење Нацрта закона о изменама и допунама Закона о железници, који је Савету за регулаторну реформу привредног система поднело на мишљење Министарство за инфраструктуру, под бројем: 011-00-166/2008-11, од 30.09.2008. године, НЕ САДРЖИ АНАЛИЗУ ЕФЕКТА У СКАДУ ЧЛ. 39. И 40. СТ. 2. ПОСЛОВНИКА ВЛАДЕ.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Савету за регулаторну реформу привредног система је Министарство за инфраструктуру доставило на мишљење Нацрт закона о изменама и допунама Закона о железници. У делу образложења Нацрта закона насловљеном „АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА“ обрађивач прописа је давао одговоре на питања формулисана у складу са чл. 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе. Међутим, напомињемо да није дат ни један нумерички показатељ који би указао да је обрађивач прописа анализирао ефекте прописа у односу на лица на која ће утицати решења предложена у Нацрту закона, а чињеница је да пропис који регулише железнички саобраћај има знајне ефекте како на пословање привредних субјеката, тако и на сва физичка лица која користе ову врсту превоза.

Савет у даљем тексту овог мишљења указује на нека од решења, које је обрађивач прописа требао да анализира, као и на потребу појашњења одређених термина:

1) Кључна промена у Нацрту закона предвиђена је **чланом 57.** којим се врше измене и допуне **члана 96. Закона.** Овим чланом предвиђено је да до **уласка Републике Србије у чланство ЕУ други превозници,** одређени чланом 70. Закона о железници (привредна друштва, друга правна лица и предузетници који обављају јавни превоз путника и робе у железничком саобраћају), **могу обављати превоз искључиво на регионалним и локалним пругама.**

С обзиром да је реч о значајној промени у односу на постојеће решење, сматрамо да је обрађивач прописа ову измену морао детаљно да образложи,

односно да детаљно анализира ефекте њене примене. Наиме, **давање монопола на коришћење магистралних пруга, има ефекте по све привредне субјекте који могу да организују транспорт робе на други начин.** С друге стране, обрађивач у анализи ефеката наводи да примена закона не ствара трошкове грађанима и привреди. Иако је обрађивач прописа навео да у условима потпуне либерализације услова за приступ и коришћење железничке инфраструктуре домаћи оператер ЈП „Железнице Србије“, не би могао да се носи са страним оператерима, **оваква одлука у наредном периоду за последице има неадекватан ниво услуга, успоравање транзита, као и додатне трошкове који утичу на пословање низа привредних субјеката у Србији.** Обрађивач је пропустио да наведе низ других елемената у вези са овим проблемом - **на који начин је регулисано ово питање у земљама у окружењу, да ли се тиме стварају услови за смањење транзита, односно да ли ће се тиме утицати на то да се транзит преусмерава са територије Републике Србије на земље у окружењу или на друмски саобраћај.** Такође, сматрамо да је потребно навести који део прихода ЈП „Железнице Србије“ остварују по овом основу, као и очекивану динамику прихода у наредном периоду.

Савет сматра да је овај члан након адекватне анализе потребно формулисати тако да се јасно дефинише прелазни период за Јавно предузеће „Железнице Србије“, с обзиром да је предложени рок дуг и да као такав да не даје никакве подстицаје ЈП „Железнице Србије“ да ефикасније послује и може имати консеквенце по процес интеграције српских железница у железнички систем ЕУ.

2) **Чланом 31 Нацрта закона врше се измене члана 51. Закона и додаје се члан 51 а. Закона.** Став 4. новог члана 51 а. Закона прописује да на основу националног програма управљач израђује годишњи програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја. С обзиром да се извештај подноси Влади, није јасно да ли је обрађивач пропустио да наведе прецизно да ли **Влада такође и усваја годишње програме.** Такође, у ставу 5. члана 51 а, обрађивач прописа је пропустио да наведе прецизан рок до којег ће током године бити поднет извештај о реализацији годишњег програма;

3) **Савет износи техничку примедбу** која се пре свега односе на недовољно прецизне дефиниције садржане како у Нацрту Закона, тако и у важећем Закону, а које нису обухваћене Нацртом закона о изменама и допунама. Наиме, читајући **текст Нацрта закона,** Савет је стекао утисак да је потребно ускладити термине „саобраћај“, „транспорт“ и „превоз“, као и да је потребно прецизно употребљавати термине „интермодални транспорт“ и „комбиновани транспорт“;

4) **у члану 3. Нацрта закона,** којим се врше измене члана 4. Закона, није јасно зашто није извршена измена става 2. тако да **железничка инфраструктура обухвати и објекте за одржавање возних средстава са припадајућим колосецима и железничке депое;**

5) **У члану 50. Нацрта закона,** који мења члан 79. Закона, обрађивач је пропустио да прецизира тачку 18. члана 79. Закона, тако да се међународна сарадња Дирекције ограничи у оквир њених надлежности.

6) Чланом 51. Нацрта закона, мења се члан 80. Закона, тако што се прописује да се директор Дирекције за железнице именује се на предлог председника Владе и то на рок од пет година, у складу са законом који уређује положај државних службеника. Међутим, пропуштено је да се предвиди да се он и разрешава у складу са законом који уређује положај државних службеника, па остаје правна празнина у погледу могућности разрешења директора.

Савет за регулаторну реформу констатује да образложење Нацрта закона о изменама и допунама Закона о железници, који је поднело на мишљење Министарство за инфраструктуру, НЕ САДРЖИ АНАЛИЗУ ЕФЕКТА у складу са чл. 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе („Службени гласник РС“, бр.100/2005).

ПРЕДСЕДНИК САВЕТА


Младан Динкић

