

САВЕТ ЗА РЕГУЛАТОРНУ РЕФОРМУ
ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

04.09.2009. године

Предмет: Мишљење о томе да ли образложение Нацрта закона о превозу опасног терета садржи анализу ефеката у складу са чл. 39. и 40. став 2. Пословника Владе („Службени гласник РС“, бр. 100/2005)

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

МИШЉЕЊЕ

Образложение Нацрта закона о превозу опасног терета, који је Савету за регулаторну реформу привредног система поднело на мишљење Министарство инфраструктуре, под бројем: 011-00-00117/2009-01, од дана 28.09.2009. године, САДРЖИ АНАЛИЗУ ЕФЕКАТА у складу чл. 39. и 40. став 2. Пословника Владе.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Савету за регулаторну реформу привредног система (у даљем тексту: Савет) је Министарство инфраструктуре доставило на мишљење Нацрт закона о превозу опасног терета, са Образложењем и прилогом Анализа ефеката прописа.

У прилогу Анализа ефеката прописа обрађивач прописа је одговорио на сва питања формулисана у складу са чл. 39. и 40. став 2. Пословника Владе („Службени гласник РС“, бр. 100/2005) и у том смислу је испунио формалне услове прописане наведеним одредбама.

Обрађивач прописа је детаљно образлагао Анализу ефеката прописа и показао да је анализа ефеката прописа вршена у току израде самог Нацрта закона. Обрађивач прописа је навео да је област транспорта опасних материја неопходно уредити новим законом, јер важећи закон не прати иновативна решења међународних споразума који су потврђени у Републици Србији.

Савет предочава коментаре на сам текст Нацрта закона и позива обрађивача прописа да их размотри:

1. **Члан 7. Нацрта Закона** даје се значење поједињих израза у закону. У последњем ставу се наводи да: "Остали појмови коришћени у овом закону имају значење као у одредбама прописа члана 2. став 2. овог закона и другим прописима који уређују техничке захтеве за производе и оцењивање усаглашености."

Сматрамо да се ова упућујућа норма односи на веома велику количину законских одредница, те да би требало дати значење у самом закону и неким одредницама које се веома често помињу у каснијем тексту закона а за њих није дата законска дефиниција већ потпадају под упућујућу одредбу која је горе цитирана. Пример појма који би, како нам се чини, било упутно дефинисати самим законом, без обзира што би његова дефиниција вероватно представљала превођење дефиниције из потврђених међународних споразума, је : "УН број".

2. Чл. 18-22 Нацрта Закона уређује се и уводи институт Саветника за безбедност за транспорт опасног терета у друмском, железничком и водном саобраћају. Учесник у транспорту опасног терета, дефинисан у члану 18. став 1. Закона, дужан је према другом ставу наведеног члана да закључи уговор са Саветником за безбедност. То значи да се Нацртом Закона уводи нови услов за обављање предметне привредне делатности, при чему се на овај начин, у сваком случају повећавају и трошкови пословања за висину накнада које ће привредници плаћати саветницима за безбедност. Не спорећи потребу за увођењем овог института, Савет позива обрађивача прописа да наведене одредбе Нацрта Закона требало разрадити како се не би дододило да релативно мала група лиценцираних Саветника за безбедност, практично држи монопол за пружање својих услуга и на основу таквог монопола условљава и висину накнада које тражи од привредника. Евентуални начин за спречавање таквог негативног сценарија би било, да се у складу са разрађеном законском дефиницијом уведе лимит за износе које Саветници за безбедност могу потраживати од Учесника у транспорту опасног терета, уз дефинисање описа њиховог ангажмана за случај да нису ангажовани у пуном радном односу већ "према уговору", као и уз увођење обавезе на страни Саветника за безбедност да прихвати ангажман у ситуацији да му је понуђена према законској дефиницији максимална, односно разумна награда.

3. Чланом 79. Нацрта закона прописано је да се против решења инспектора може изјавити жалба Влади у року од 8 дана од дана достављања решења. Савет позива обрађивача прописа да размотри наведено решење, у смислу увођења могућности да се као другостепени орган у наведеном случају јави надлежно министарство, што и јесте пракса, као и да пропише рок у коме је тај орган дужан да одлучи о жалби.

Нејасно је на који начин би Влада поступала као другостепени орган, с обзиром да би у том случају свако питање требало да прође кроз надлежне одборе што за последицу има пролонгирање поступка.

4. Члан 99. Нацрта Закона уређује да се „прописи“ донети на основу сада важећег Закона о превозу опасних материја, примењују до доношења „прописа на основу овог закона“, уколико нису у супротности са одредбама овог закона. Сматрамо да прелазне и завршне одредбе треба разрадити имајући у виду да се Нацртом Закона уводе многи нови институти те да је неизвесно да ли ће они заживети а тиме и одредбе новог Закона. У члану 95. Нацрта Закона уређује се рок за образовање Управе за транспорт опасног терета, док се у члану 96. уређује рок за доношење бројних подзаконских аката који би били у складу са новим Законом.

Имајући у виду да се чланом 99. према његовом граматичком и логичком тумачењу уређује само примена подзаконских аката донетих на основу ранијег закона, до доношења нових, сматрамо да би требало преиспитати да ли има основа да се у Нацрту Закона дода и одредба која би се односила и на продужено важење одредби самога Закона о превозу опасних материја и Уредбе о превозу опасних материја у друмском и железничком саобраћају, све до испуњења услова наведених у прелазним и завршним одредбама Нацрта Закона. Ово из разлога што се у члану 98. Нацрта Закона уређује да они даном почетка примене новог закона престају да важе, без разматрања евентуалних насталих правних празнина уколико не почне практична примена новог закона.

Иако предложене решења усклађују регулативу са регулативом ЕУ, имплементација Закона, пре свега у области надзора, подразумева адекватну опремљеност, односно број људи ангажованих на пословима надзора. Стoga, позивамо обрађивача прописа да у сарадњи са Министарством унутрашњих послова и Министарством за заштиту животне средине и просторног планирања анализира могућности сарадње како би се барем у прелазном периоду осигурао адекватан надзор међусобном координацијом.

Савет за регулаторну реформу констатује да образложење Нацрта закона о превозу опасног терета, који је Савету за регулаторну реформу поднело на мишљење Министарство за инфраструктуру, САДРЖИ АНАЛИЗУ ЕФЕКАТА у складу са чл. 39. и 40. став 2. Пословника Владе („Службени гласник РС“, бр. 100/2005).

ПРЕДСЕДНИК САВЕТА

Млађан Динкић