

ИЗВЕШТАЈ О СПРОВЕДЕНОЈ АНАЛИЗИ ЕФЕКТА НАЦРТА ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

1. УВОД

❖ Назив документа

Нацрт закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима

❖ Област планирања и спровођења јавних политика коју покрива

Овим законом уређују се систем безбедности саобраћаја на путевима, управљање безбедношћу саобраћаја, правила саобраћаја (која подразумевају и саобраћај на прелазу пута преко железничке пруге), понашање учесника у саобраћају, надлежности и одговорности субјеката безбедности саобраћаја, ограничења саобраћаја, саобраћајна сигнализација (која подразумева и семафоре и обележавање прелаза пута преко железничке пруге), знаци и наредбе којих се морају придржавати учесници у саобраћају, услови које морају да испуњавају возачи за управљање возилима, оспособљавање кандидата за возаче, полагање возачких испита, услови за управљање возилом, издавање возачких дозвола, издавање налепница за возила за особе са инвалидитетом, услови које морају да испуњавају возила, технички прегледи, испитивање и регистрација возила, посебне мере и овлашћења који се примењују у саобраћају на путу, као и друга питања која се односе на безбедност саобраћаја на путевима. Овим законом уређују се основни услови које морају испуњавати путеви у погледу безбедности саобраћаја.

2. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА

❖ Информације о постојећем стању и потребама за интервенцијом у циљу постизања жељене промене

Измена Закона о безбедности саобраћаја на путевима предлаже се услед бројних иницијатива Привредне коморе Србије, удружења превозника међународне асоцијације удружења произвођача опреме за возила, као и управљача јавне железничке инфраструктуре „Инфраструктура железнице Србије” а.д. у вези унапређења система светлосних сигналних уређаја на путним прелазима у Републици Србији.

Наиме, указано је да се у привредним друштвима која запошљавају професионалне возаче последњих година бележи константан недостатак квалификованих кадрова. Такође, старосна структура запослених возача у друмском саобраћају је веома неповољна, са просечном старошћу близу 55 година, јер се велики број младих професионалних возача опредељује за рад у другим земљама, где такође постоји потреба за овим кадром, а услови су знатно повољнији.

Овим изменама се отклања досадашњи недостатак Закона који је представљао препреку за преправке употребљаваних моторних возила, када се приликом њиховог увоза утврди да нису у потпуности усаглашена са једнообразним техничким условима у складу са Споразумом о усвајању једнообразних техничких прописа за возила са точковима, опрему и делове који могу бити уграђени или коришћени на возилима са точковима и условима за узајамно признавање додељених хомологација на основу ових прописа, што је дугогодишња успешна пракса у развијеним државама чланицама ЕУ, попут Савезне Републике Немачке.

На железничким пругама у Републици Србији на 3.724,5 km јавних железничких пруга постоји 2131 путних прелаза, од тога 1591 путних прелаза су опремљени само са друмским саобраћајним знацима и обезбеђеном зоном прегледности (без сигнално сигурносних уређаја), 289 путних прелаза је опремљено са аутоматским полубраницима са семафорима и друмским саобраћајним знацима, 221 путна прелаза је опремљено са браницима и саобраћајним знацима, 27 путних прелаза је опремљено са семафорима и друмским саобраћајним знацима и на 2 путна прелаза се саобраћај обезбеђује непосредним регулисањем саобраћаја на лицу места.

❖ **Пројекција жељеног стања, до кога ће се доћи променом**

Штите се економски интереси Републике Србије и доприноси се бољој безбедности саобраћаја.

Овим изменама обухваћене су и одредбе о регулисању саобраћаја на прелазу пута преко железничке пруге, где се, по угледу на развијеније европске земље уводе двобојни семафори, који су новима у Републици Србији. Исти су се показали као ефикасније и безбедније решење, и из тог разлога се очекује једноставније и јефтиније одржавање и уграђивање семафора за регулисање ових прелаза. На овај начин постићи ће се уједначавање са друмском сигнализацијом где црвено светло на семафору означава забрањен пролаз и преко путног прелаза. Јасност информације сигналних појмова је нарочито важна и најзначајнији ефекат се очекује на прелазима на којима поред семафора нису уграђени полубраници.

Такође, појашњава и поједностављује поступак утврђивања возила од историјског значаја (олдтајмера), али и поступци испитивања преправљених возила у области одобрења техничке документације за лакше преправке возила.

❖ **Означавање проблема, њихових узрока и последица**

Проблем недостатка квалификованих кадрова се једнако манифестује у превозу путника и у превозу робе, односно терета, да би од 1. јануара 2019. године добио најзначајније размере, имајући у виду да је у Европској унији, због потреба за возачима камиона и аутобуса, потпуно извесно отварање тржишта рада и укидање административних препрека за запослење наших грађана у Немачкој.

Услед дефицита ових возача, непосредно је угрожена и безбедност саобраћаја, јер, како селекција није могућа, ангажују се сви расположиви људски ресурси за послове возача аутобуса, уз једини услов – да поседују возачку дозволу за Д категорију.

Такође, неусаглашености моторних возила намењених америчком или азијском тржишту са европским једнообразним техничким условима за возила може се отклонити релативно једноставним преправкама, углавном на светлосним и светлосно-сигналним уређајима, уређајима за контролу и давање знакова (односно инструмент табли возила), као и граничних вредности издувне емисије. Обавезно одобрење техничке документације код лакших преправки (нпр. код уградње ТНГ или уређаја за спајање вучног и прикључног возила...) услед примене прописаних одредби за све преправке је суштински непотребно административно усложњавање и поскупљење поступка имајући у виду да за ове занатске рутинске преправке постоје упутства произвођача уређаја, и да за те преправке није потребно састављати сложенију техничку документацију. Одобравање такве документације у пракси неће имати ефекта на повећање квалитета преправке и испитивања. За лакше случајеве преправки возила није потребно спроводити ову обавезу.

Коначно, имајући у виду повећан број несрећа и незгода на путним прелазима преко пруге, који је повећан са 49 у 2015. години на 55 у 2018. години, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре са „Инфраструктуром железнице Србија”

а.д. - управљач јавне железничке инфраструктуре покренули су нови инвестициони циклус за унапређење безбедности саобраћаја на путним прелазима којим би повећали број путних прелаза опремљених са савременим светлосним сигналним уређајима - семафорима. Постојећи систем са трепћућим црвеним светлима и полубраницима или браницима је изузетно захтеван, инвестиционо скуп и сложен за одржавање. Због тога се управљач определио за савремени систем са двобојним семафорима. Предложени систем двобојних семафора није предвиђен у Закону о безбедности саобраћаја на путевима, што ће да се реши овим изменама Закона. На овај начин постићи ће се уједначавање са друмском сигнализацијом где црвено светло на семафору означава забрањен пролаз и преко путног прелаза.

❖ **Идентификација услова за стварање промене**

Само изменом Закона могу се решити наведени проблеми. Законом је утврђен услов поседовања возачке дозволе С, односно С1 категорије у трајању од најмање две године, како би се добила возачка дозвола D, односно D1 категорије.

Утврђена је и обавеза прибављања потврда представника произвођача возила о начину преправке за све случајеве испитивања укључујући и лакше случајеве испитивања, утврђена је обавеза одобрења техничке документације за све преправке, и утврђена је обавеза да се уверења могу издавати за само потпуно хомологована возила.

Овим изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима отклањују се препреке које постоје у Закону када је у питању материја која се односи на путне прелазе преко пруге и омогућује интензивнија модернизација путних прелаза.

❖ **Идентификација могућих ризика да до промене не дође**

Нису препознати такви ризици.

3. ИНФОРМАЦИЈЕ О РЕЗУЛТАТИМА СПРОВЕДЕНЕ АНАЛИЗЕ ЕФЕКТА

1) Означење општег циља – пројекције, односно визије жељеног стања

Унапређење безбедности саобраћаја на путевима и путним прелазима преко пруге и заштита људи и имовине.

2) Означење показатеља ефеката јавне политике, на основу којих ће се вредновати постигнутост општег циља, уз обавезно навођење базне вредности

Ефекат који се жели постићи је – одговорније понашање учесника у саобраћају на путевима Републике Србије.

Постојеће стање као базна вредност је висока неусаглашеност испитивања са испитивањем возила у земљама унутар ЕУ, циљ односно крајња вредност је потпуна усклађеност овог поступања.

На основу података управљача јавне железничке инфраструктуре, на путним прелазима на железничким пругама у Републици Србији су остварени следећи показатељи безбедности саобраћаја:

• Број несрећа и незгода по годинама: 2014.-53, 2015.-49, 2016.-55, 2017.-57. и 2018.-55;

• Број усмрћених у несрећама и незгодама по годинама: 2014.-9, 2015.-3, 2016.-10, 2017.-8 и 2018.-14;

• Укупан број несрећа и незгода на јавним железничким пругама по годинама: 2014.-564, 2015.-602, 2016.-439, 2017.-598 и 2018.-548.

Циљ је да се овај број смањи.

3) Означење посебних циљева, који доприносе остварењу општег циља

1. Решавање проблема недостатка професионалних возача аутобуса.
2. Подизање нивоа одговорности власника возила.
3. Олакшавање учествовања новопроизведених возила у саобраћају на путевима у Републици Србији.
4. Унапређење рада саобраћајне полиције,
5. Иновирањем одредаба које се тичу путних прелаза преко пруге допринеће повећаној опрезности учесника у саобраћају приликом наилазка на ове прелазе, а самим тим допринеће смањењу броја несрећа и незгода на путним прелазима, односно допринеће повећању безбедности у железничком саобраћају и безбедности на путевима.
6. У вези предложених измена из области испитивања возила циљеви су заштита потрошача, повећање конкурентности у понуди возила и усаглашавање поступања у области возила са државама чланицама ЕУ.

4) Означење показатеља исхода посебних циљева, на основу којих ће се вредновати постигнутост тог циља

Исходи који се желе постићи су – олакшавање стицања неопходне категорије возачке дозволе за возаче аутобуса, обавезивање власника возила на давање података о лицу које је управљало возилом, повећање динамике учествовања новопроизведених возила у саобраћају на путевима у Републици Србији, повећање ефективности рада саобраћајне полиције.

Решавање дугогодишњих проблема физичких и правних лица по питању добијања позитивног акта, односно омогућавање ефикаснијег и бржег испуњавања законске обавезе од стране физичких и правних лица за регистрована возила и возила која су увезена као употребљавана.

Показатељ исхода је мера усаглашености поступака испитивања возила са поступцима у државама чланицама ЕУ, нижи трошкови испитивања возила код лакших преправки, и смањење материјалних губитака који настају приликом одбијања издавања уверења за испитано возило.

Влада Републике Србије за сваку пословну годину закључује Уговор о управљању јавном железничком инфраструктуром са управљачем јавне железничке инфраструктуре - „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. Уговор је сачињен, као уговор о учинку, са прецизно дефинисаним кључни показатељи учинка (КПУ) од којих је један од показатеља број незгода на путним прелазима, примера ради за 2019. годину циљна вредност овог броја не би требало да буде већа од 50 незгода годишње. Уговором се стимулише управљач јавне железничке инфраструктуре да унапређује безбедност саобраћаја и квалитет одржавања железничке инфраструктуре. Било је потребно да се изврше измене и допуне Закона о безбедности саобраћаја на путевима да би се створили услови да управљач јавне железничке инфраструктуре може да примени савремене уређаје за унапређење безбедности саобраћаја на путним прелазима уградњом двобојних семафора на путним прелазима, а самим тим унапређује се безбедност саобраћаја на јавним железничким пругама.

5) Означење разматраних опција за постизање посебних циљева

Једина опција за постизање наведених посебних циљева у области испитивања возила су предложене измене прописаних одредби.

6) Релевантне информације о резултатима спроведене анализе ефеката у односу на разматране опције и предложене мере

У државама чланицама ЕУ се свакодневно испитују возила која се увозе са ваневропских тржишта, која се преправком доводе у усаглашено стање са прописима.

Предложене мере ће довести до ове могућности и у Републици Србији што ће резултирати повећањем могућности избора возила и за увоз у Републику Србију, самим тим и бољим односом цена и квалитета возила. Сложеност испитивања резултираће развојем поступака испитивања.

(1) 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?

Међу бројним показатељима који се прате у овој области су усаглашеност поступака са прописаним поступцима у ЕУ, старост возила, ниво издувне емисије, број пређених километара возила која се увозе и број одбијених возила која су регистрована у државама чланицама ЕУ а које купују необавештени купци о важећим прописима увозе у Србију уз плаћање царинских трошкова.

❖ 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 предметним областима се спроводи Стратегија безбедности саобраћаја на путевима и Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18 и 23/19). Међутим, пракса је показала да су нужне измене, односно допуне овог закона, како би се остварили горе наведени циљеви.

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

Важећи прописи и документи јавних политика су Стратегија безбедности саобраћаја на путевима и Закон о безбедности саобраћаја на путевима.

Такође, за област испитивања возила од значаја је и Стратегија заштите потрошача. Олакшањем поступака испитивања лакших преправки и усаглашавањем поступања при испитивању са поступањем у државама чланицама ЕУ отклониће се непотребни намети потрошачима и смањиће се број потрошача којима се због важећих прописа не могу издати уверења при увозу возила која су регистрована у државама чланицама ЕУ.

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

У области возила су уочени проблеми физичких и правних лица по питању добијања позитивног акта. Узроци су одредбе по којима није могућ увоз висококвалитетних возила произведених за ваневропско тржиште, а која се региструју и на европском тржишту, и одредбе о одобрењу техничке документације преправке чија ће примена отежати поступак у случајевима лакших преправки возила и одредбе о потврдама начина преправке овлашћених представника произвођача возила.

❖ Која промена се предлаже?

Предлаже се измена Закона о безбедности саобраћаја на путевима. У области возила се предлаже укидање примене одредби за одобрење техничке документације и прибављања потврда представника произвођача о начину преправке возила код лакших преправки возила као што су уградња уређаја за спајање вучног и прикључног возила,

накнадно затамњених стакала, и отварање могућности испитивања возила произведених за ваневропска тржишта која се уз додатне преправке могу усагласити са прописаним једнообразним техничким условима.

- ❖ Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Једина опција за постизање наведених циљева су предложене измене Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

- ❖ На које циљне групе ће утицати предложена промена?

Циљне групе су сви учесници у саобраћају на путевима, и у ширем смислу, потрошачи.

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

Не постоје документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена.

- ❖ Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Не.

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

Уколико се одустане од интервенције, након доношења ближих услова за одобрење техничке документације преправке возила, око 80 преправљених возила дневно из економских, привредних разлога уградњом уређаја и опреме за погон возила на ТНГ, уређаја за спајање вучног и прикључног возила, накнадним затамњивањем стакала ће имати знатно сложенији, скупљи и дуготрајнији поступак испитивања којем претходи израда непотребне техничке документације од стране лиценцираних инжењера, одобрење те документације од стране овлашћене лабораторије. Више од стотину возила је одбачено у поступцима испитивања возила услед неусаглашености прописа са прописима у ЕУ. Повећаваће се број возила која се не могу испитати у Р. Србији, регистрованих у државама чланицама ЕУ која нису потпуно хомологована а која се преправкама могу усагласити или су већ усаглашена са једнообразним техничким условима. Трошкови испитивања возила код лакших преправки возила ће бити значајно већи након прописивања ближих услова за регистрацију инжењера који сачињавају техничку документацију, правних лица који врше преправку возила и тада могуће примене обавезног одобрења техничке документације преправке возила.

- ❖ 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 области возила друге државе у окружењу немају одредбе у области испитивања возила везане за одобрење техничке документације и сагласности са начином преправке овлашћеног представника произвођача. У државама чланицама ЕУ, надлежна тела испитују појединачно усаглашеност возила за ваневропска тржишта која нису у потпуности хомологована без прибављања наведених потврда и одобравања техничке документације преправке возила.

(2) Кључна питања за утврђивање циљева

- ❖ Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва?

Ради унапређења безбедности у саобраћају на путевима и железници, повећања конкурентности у понуди возила и заштите потрошача.

- ❖ Шта се предметном променом жели постићи?
Предметном променом жели се постићи следеће:
 1. Решавање проблема недостатка професионалних возача аутобуса.
 2. Подизање нивоа одговорности власника возила.
 3. Олакшавање учествовања новопроизведених возила у саобраћају на путевима у Републици Србији.

4. Унапређење рада саобраћајне полиције.
У области испитивања возила се жели постићи укидање прописаних прибављања потврда начина преправке и одобрења техничке документације преправке за лакше случајеве преправке возила као и укидање ограничења могућности испитивања возила произведених за ваневропска тражишта која се преправком могу довести у потпуно усаглашено стање са прописаним једнообразним техничким условима.

- ❖ 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.

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

Показатељи учинка су следећи:

1. Ефекат који се жели постићи је – одговорније понашање учесника у саобраћају на путевима Републике Србије.

2. Исходи који се желе постићи су – олакшавање стицања неопходне категорије возачке дозволе за возаче аутобуса, обавезивање власника возила на давање података о лицу које је управљало возилом, повећање динамике учествовања новопроизведених возила у саобраћају на путевима у Републици Србији, повећање ефективности рада саобраћајне полиције.

3. Резултати који се желе постићи су – број возача који су стекли право на управљање аутобусом, број процесуираних прекршаја против лица која су управљала возилом, невршење шестомесечних техничких прегледа новопроизведених возила, број поднешених захтева за покретање прекршајног поступка и број издатих прекршајних налога.

4. У вези измена у области испитивања возила, показатељи су:

- смањење трошкова у поступцима испитивања,
- мера усаглашености поступака испитивања возила са поступањем у високоразвијеним државама ЕУ, преко којих ће моћи да се утврди да оствареност задатих циљева.

5. Влада Републике Србије је дефинисала садржај Уговора о одржавању и управљању јавне железничке инфраструктуре, који закључује за сваку пословну годину са управљачем „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. Уговор има поглавље „кључни показатељи учинка“ од којих је један број остварених несрећа и незгода у саобраћају на свим железничким пругама, односно утврђени су следећи показатељи: број судара возова, број исклизнућа возова и број незгода на путним прелазима. С обзиром да су путни прелазни део железничке инфраструктуре то је и управљач јавне железничке инфраструктуре стимулисан да унапређује безбедност саобраћаја на путним прелазима.

Сваке пословне године управљач јавне железничке инфраструктуре подноси квартално Извештај о реализацији наведеног уговора који се доставља Влади Републике Србије ради информисаности. Поред тога извештаји о реализацији годишњег програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја који се достављају на шест месеци садрже податке о броју несрећа на путним прелазима. У складу са оствареним резултатима Влада даје сагласност на измене и допуне наведеног уговора за сваку годину где се утврђују опредељена финансијска средства и кључни показатељи учинка где је један од показатеља број незгода на путним прелазима.

(3) Кључна питања за идентификовање опција јавних политика

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

Разматрано је решавање проблема дефицита професионалних возача приликом израде новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Међутим, како је процедура за доношење новог закона дуготрајније природе, а ове измене су хитно потребне, измена Закона је једино решење.

„Status quo” опција није узета у обзир. Такође, ова опција везано за постојеће стање технике уређаја за управљање саобраћајем на путним прелазима сматра се да је неодржива имајући у виду да се број корисника друмских возних средстава повећава и да је потребно све учеснике у саобраћају недвосмислено упозорити на постојање путног прелаза и на начин поступања у његовој зони. Потребно је унапредити законски оквир који омогућава развој јавне железничке инфраструктуре, а самим тим и путних прелаза.

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

Нису, јер је реч о законом дефинисаним нормама, чији је ефекат пракса демантовала.

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

Прописане су санкције за непоштовање прописа.

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

Да.

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

Не суштински, само логистички. Нпр. ради се о сигнално-сигурносним системима који се физички уграђују у железнички колосек у зони путних прелаза и који дају светлосне сигналне знакове према учесницима у саобраћају на путевима. Информативно-едукативне мере су посебне активности које не могу физички да замене сигнално-сигурносне уређаје на путним прелазима. Ове мере су корисне и потребне за подизање општег нивоа свести корисника путних прелаза о безбедносним ризицима при преласку преко пруге на месту путних прелаза.

У области испитивања возила ове мере би евентуално утицале на смањење грешака купаца и штета које купци имају приликом увоза возила, док не би утицале на смањење трошкова услед спровођења непотребних одредаба у вези са лакшим преправкама возила.

❖ 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?

Да. Проблем се не може решити искључиво интервенцијом јавног сектора.

❖ Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?

Да.

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

Изабрана је опција измене Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18 и 23/19)

(4) Кључна питања за анализу финансијских ефеката

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

Изабрана опција из области испитивања возила ће имати утицај на незнатно повећање јавних прихода услед мањег очекиваног повећања броја испитаних возила.

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

За спровођење Закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима није потребно обезбедити средства са раздела 15 – Министарство унутрашњих послова.

На основу ове измене Закона очекује се смањење прилива средстава у буџет Републике Србије, по основу редовних техничких прегледа, у износу од 4.500.000,00 динара на годишњем нивоу.

Законом о буџету Републике Србије за 2019. годину („Службени гласник РС”, бр. 95/18 и 72/19) у члану 3. Б. предвиђено је задуживање код Међународне банке за обнову и развој (Светска банка) за Регионални пројекат трговине и транспортних олакшица до 40.000.000 УСД, односно 35.000.000 ЕУР. С тим у вези, потписан је Споразум о зајму 7. маја 2019. године, а ратификован је у Народној скупштини Републике Србије 21. маја 2019. године („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 6/19). Пројекат се састоји од четири компоненте, од којих Компонента 2 обухвата модернизацију путних прелаза на јавној железничкој инфраструктури. Укупан износ средстава који је предвиђен за модернизацију путних прелаза је 11,45 милиона евра. Предвиђено је да ће се са радовима на модернизацији путних прелаза започети 2020. године.

У оквиру раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – Саобраћај, Програм – 0702 Реализација инфраструктурних пројеката од значаја за Републику Србију, Пројекат Регионални пројекат трговине и транспортних олакшица, 511 – Зграде и грађевински објекти из извора 11 – Примања од иностраних задуживања предвиђен је утрошак у износу од 450.000.000 динара у 2020. години, а у 2021. години – 500.000.000 динара, а остатак кредитних средстава планирано је да се повуче у износу од 424.000.000 динара у 2022. години. Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?

Када су у питању путни прелази, предложена опција ће се финансирати из кредитних средстава из постојећих кредитних аранжмана са међународним финансијским институцијама.

❖ 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?

За спровођење Закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима није потребно обезбедити средства са раздела 15 – Министарство унутрашњих послова.

На основу ове измене Закона очекује се смањење прилива средстава у буџет Републике Србије, по основу редовних техничких прегледа, у износу од 4.500.000,00 динара на годишњем нивоу.

Законом о буџету Републике Србије за 2019. годину („Службени гласник РС”, бр. 95/18 и 72/19) у члану 3. Б. предвиђено је задуживање код Међународне банке за обнову и развој (Светска банка) за Регионални пројекат трговине и транспортних олакшица до 40.000.000 УСД, односно 35.000.000 ЕУР. С тим у вези, потписан је Споразум о зајму 7. маја 2019. године, а ратификован је у Народној скупштини Републике Србије 21. маја 2019. године („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 6/19). Пројекат се састоји од четири компоненте, од којих Компонента 2 обухвата модернизацију путних прелаза на јавној железничкој инфраструктури. Укупан износ средстава који је предвиђен за модернизацију путних прелаза је 11,45 милиона евра. Предвиђено је да ће се са радовима на модернизацији путних прелаза започети 2020. године.

У оквиру раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – Саобраћај, Програм – 0702 Реализација инфраструктурних пројеката од значаја за Републику Србију, Пројекат Регионални пројекат трговине и транспортних олакшица, 511 – Зграде и грађевински објекти из извора 11 – Примања од иностраних задуживања предвиђен је утрошак у износу од 450.000.000 динара у 2020. години, а у 2021. години – 500.000.000 динара, а остатак кредитних средстава планирано је да се повуче у износу од 424.000.000. динара у 2022. години.

❖ Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?

За модернизацију путних прелаза користиће се кредитна средства из постојећих кредита и то из кредита ЕБРД у процењеној вредности око 10 милиона евра и из кредита Светске банке у процењеној вредности око 11,45 милиона евра. Имајући у виду величину средстава и закључене уговоре о кредиту није могућа редистрибуција постојећих средстава.

❖ Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?

Нема расхода других институција.

(5) 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?

Користи су: повећање стопе запошљавања возача, смањивање трошкова у вези са вршењем шестомесечног техничког прегледа новопроизведених возила.

Предложене измене из области испитивања возила ће утицати на смањење трошкова у привреди услед поједностављења поступка и смањење укупне цене испитивања, и услед повећања конкурентности понуде возила.

На реализацији уградње двобојних семафора на путним прелазима очекује се да узму активно учешће друштва која се баве изработом техничко-пројектне документације, друштва која се баве изработом каблова, друштва која се баве изработом компоненти сигналног уређаја и друштва која су извођачи радова на реализацији грађевинских радова и електротехничких радова.

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

Познато је да у Србији око 20 компанија има у свом производном програму израду двобојних семафора, па самим тим због веће конкурентности постојаће утицај на цену набавке и извођења радова.

Заштићено је одржавање домаћих и међународних аутобуских линија, као и лакше и брже укључивање новопроизведених возила у саобраћај на путевима у Републици Србији.

❖ Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?

Да, у складу са економским законима тржишта.

Омогућује домаћим компанијама да остваре резултате у спровођењу инвестиционих пројеката, што им ствара реалну основу за учешће на тендерима како у Републици Србији тако и у иностранству.

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

Изабране опција, у делу који се односи на уградњу двобојних семафора на путним прелазима, може да утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација.

Избор опције и технологије се врши накнадно при изради пројектно-техничке документације и одређивању за инвестицију реализацију пројеката. Али се пројектовање не ради по овом закону, већ по Закону о железници и Закону о планирању и изградњи, тако да није релевантно за Закон о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

❖ Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?

Утиче преко повећања стопе запослености.

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

Повољне.

(6) Кључна питања за анализу ефеката на друштво

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

Изабрана опција из области испитивања возила ће утицати на смањење збирних трошкова у поступку испитивања возила и повећање понуде и конкурентности возила на тржишту.

Очекује се да ће грађани имати користи кроз унапређење безбедности саобраћаја на путним прелазима, јер су грађани корисници путних прелаза као учесници у саобраћају. Ова врста користи није мерљива.

Користи су усклађене са потребама грађана који учествују као путници у аутобуском превозу, како на домаћим тако и на међународним линијама.

❖ 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?

Ефекти реализације изабране опције неће штетно утицати на неку специфичну групу популације.

❖ 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)?

Мере изабране опције најпре ће позитивно утицати на професионалне возаче, а затим и на власнике увезених употребљаваних моторних возила, која нису у потпуности усаглашена са једнообразним техничким условима у складу са Споразумом о усвајању једнообразних техничких прописа за возила са точковима, опрему и делове који могу бити уграђени или коришћени на возилима са точковима и условима за узајамно признавање додељених хомологација на основу ових прописа, али и на власнике новопроизведених возила, када је реч о појашњењу обавезе редовног шестомесечног техничког прегледа. Такође, измене закона треба да допринесу општој безбедности свих учесника у саобраћају на путевима, а посебно на путно-пругним прелазима.

❖ Да ли би и на који начин изабрана опција утицала на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр. промене у стопам 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)?

Брисање временског услова који је утврђен уз услов поседовања возачке дозволе С, односно С1 категорије, пре стицања возачке дозволе D, односно D1 категорије би требало да има позитиван ефекат на тржиште рада, имајући у виду да је указано да се у привредним друштвима која запошљавају професионалне возаче последњих година бележи константан недостатак квалификованих кадрова. Такође, старосна структура запослених возача у друмском саобраћају је веома неповољна, са просечном старашћу близу 55 година, јер се велики број младих професионалних возача опредељује за рад у другим земљама, где такође постоји потреба за овим кадром, а услови су знатно повољнији.

Овај проблем се једнако манифестује у превозу путника и у превозу робе, односно терета, да би од 1. јануара 2019. године добио најзначајније размере, имајући у виду да је у Европској унији, због потреба за возачима камиона и аутобуса, потпуно извесно отварање тржишта рада и укидање административних препрека за запослење наших грађана у Немачкој.

Услед дефицита ових возача, непосредно је угрожена и безбедност саобраћаја, јер, како селекција није могућа, ангажују се сви расположиви људски ресурси за послове возача аутобуса, уз једини услов – да поседују возачку дозволу за D категорију.

❖ 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)?

Омогућен је равноправан третман.

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

Да, у складу са економским законима тржишта према економски оправданом обиму.

*Питања под редним бр. 7) и 8) нису релевантна за овај извештај.

(7) Кључна питања за анализу ефеката на животну средину

Изабрана опција не утиче на животну средину, квалитет и структуру екосистема, здравље људи.

Кључна питања за анализу управљачких ефеката

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

У члану 1. Нацрта закона, којим се мења члан 7. Закона предвиђено је да, уместо Владе, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, на предлог Агенције за безбедност саобраћаја, прописује поступак утврђивања и разврставања возила од историјског значаја (олдтајмер), одузимање статуса возила од историјског значаја, услове за добијање овлашћења за вршење послова утврђивања и разврставања, као и начин вођења евиденције о возилима од историјског значаја.

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

Постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције.

❖ 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 извршити реструктурирање.

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

Изабрана опција је у сагласности са важећим прописима, а изменом одредаба о путно-пругним прелазима се безбедност саобраћаја на путевима усклађује са прописима о железничком саобраћају.

❖ Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Изабрана опција позитивно утиче на владавину права, док је утицај на безбедност примарни циљ Закона, а самим тим и ових измена.

❖ Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Не.

❖ 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?

Изабрана опција из области испитивања возила се може спровести 7 дана након доношења и одржива је.

(8) Кључна питања за анализу ризика

❖ 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)?

Изабрана опција представља приоритет за доносиоце одлука, будући да са собом носи све горе описане позитивне ефекте, штите се економски интереси Републике Србије и доприноси се бољој безбедности саобраћаја.

❖ 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?

За спровођење Закона о изменама и допунама Закона о безбедности саобраћаја на путевима није потребно обезбедити средства са раздела 15 – Министарство унутрашњих послова.

На основу ове измене Закона очекује се смањење прилива средстава у буџет Републике Србије, по основу редовних техничких прегледа, у износу од 4.500.000,00 динара на годишњем нивоу.

Законом о буџету Републике Србије за 2019. годину („Службени гласник РС”, бр. 95/18 и 72/19) у члану 3. Б. предвиђено је задуживање код Међународне банке за обнову и развој (Светска банка) за Регионални пројекат трговине и транспортних олакшица до 40.000.000 УСД, односно 35.000.000 ЕУР. С тим у вези, потписан је Споразум о зајму 7. маја 2019. године, а ратификован је у Народној скупштини Републике Србије 21. маја 2019. године („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 6/19). Пројекат се састоји од четири компоненте, од којих Компонента 2 обухвата модернизацију путних прелаза на јавној железничкој инфраструктури. Укупан износ средстава који је предвиђен за модернизацију путних прелаза је 11,45 милиона евра. Предвиђено је да ће се са радовима на модернизацији путних прелаза започети 2020. године.

У оквиру раздела 22 – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – Саобраћај, Програм – 0702 Реализација инфраструктурних пројеката од значаја за Републику Србију, Пројекат Регионални пројекат трговине и транспортних олакшица, 511 – Зграде и грађевински објекти из извора 11 – Примања од иностраних задуживања предвиђен је утрошак у износу од 450.000.000 динара у 2020. години, а у 2021. години – 500.000.000 динара, а остатак кредитних средстава планирано је да се повуче у износу од 424.000.000. динара у 2022. години.

❖ Да ли постоји још неки ризик?

За спровођење изабране опције не постоји ризик.

7) Релевантне информације о резултатима поређења опција

Разматрано је решавање проблема дефицита професионалних возача приликом израде новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

8) Образложење предлога оптималне опције

Како је процедура за доношење новог закона дуготрајније природе, а актуелни проблеми захтевају брзу реакцију, измена Закона је једино решење.

9) Информацију о резултатима анализе „status quo” опције, уз навођење разлога због којих се не препоручује

Актуелни проблеми захтевају адекватну интервенцију у законодавном оквиру, која је предуслов за њихово даље решавање.

10) Ако предложена опција подразумева измену постојећег, односно усвајање новог прописа, образложење због чега је то неопходно, односно због чега није предложена опција, односно мера која не подразумева измену постојећег, односно усвајање новог прописа

Доношење овог закона је и једино решење за напред наведене проблеме.

Само изменом Закона може се постићи наведени циљ, јер је Законом утврђен услов поседовања возачке дозволе С, односно С1 категорије у трајању од најмање две године, како би се добила возачка дозвола D, односно D1 категорије.

Такође када су у питању путни прелази само изменом закона може се утврдити основа за примену овог решења.

4. ИНФОРМАЦИЈЕ О ИНИЦИЈАТИВИ ЗА ИЗРАДУ ДОКУМЕНТА ЈАВНЕ ПОЛИТИКЕ САДРЖЕ ОСНОВНЕ ПОДАТКЕ О ПОДНОСИОЦУ ИНИЦИЈАТИВЕ ЗА ИЗРАДУ ДОКУМЕНТА ЈАВНЕ ПОЛИТИКЕ И ПРЕДМЕТУ ИНИЦИЈАТИВЕ

Измена Закона о безбедности саобраћаја на путевима предлаже се услед бројних иницијатива Привредне коморе Србије и удружења превозника, као и управљача јавне железничке инфраструктуре - „Инфраструктура железнице Србија“ а.д. везано за унапређење одредби овог закона о сигналним уређајима на путним прелазима.

Уз ове иницијативе, предложене су измене од стране Министарства унутрашњих послова, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Агенције за безбедност саобраћаја, институција у чијој надлежности је примена овог закона.

5. ИНФОРМАЦИЈЕ О ОБЈАВИ ОТПОЧИЊАЊА РАДА НА ДОКУМЕНТУ ЈАВНЕ ПОЛИТИКЕ, САДРЖЕ ПОДАТКЕ О ВРЕМЕНУ И НАЧИНУ ОБЈАВЕ.

Јавна расправа, од 18. октобра до 7. новембра 2019. године, на интернет страници Министарства унутрашњих послова и портала е-Управа

6. ИНФОРМАЦИЈЕ О СПРОВЕДЕНИМ КОНСУЛТАЦИЈАМА садрже податке о:

1) Времену, обиму и методама консултација;

Консултације у вези са предметним нацртом закона обављају се континуирано од маја 2019. године, тако што се текст Нацрта закона усаглашавао непосредно између представника Министарства унутрашњих послова, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и Агенције за безбедност саобраћаја.

2) Учесницима консултативног процеса;

Поред наведених институција, у консултативном процесу прибављена су мишљења Министарства за европске интеграције, Министарства привреде, Министарства правде, Министарства финансија и Републичког секретаријата за законодавство. Напомињемо да је иницијатива за измену закона у погледу услова за стицање возачке дозволе D категорије потекла од Привредне коморе Србије.

3) Питањима која су била предмет консултација;

Углавном се радило о прецизирању појединих одредаба. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је кроз давање мишљења сугерисало допуну Нацрта закона одредбама о путно-пружним прелазима, што је прихваћено, уз краћи консултативни процес.

4) Примедбама, сугестијама и коментарима који су узети у разматрање и онима који нису уважени, као и о разлозима за њихово неприхватање;

/

5) Утицају резултата консултација на избор мера из документа јавних политика.

Резултати консултација су побољшали квалитет изабране мере.