

## VI. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

### На кога ће и како ће највероватније утицати решења у закону

Решења у Нацрту закону о транспорту опасне робе (у даљем тексту: Предлог закона) имаће позитиван утицај на већину учесника у транспорту опасне робе.

Нацртом закона отклањају се бројни недостаци који су утврђени током примене Закона о транспорту опасног терета („Службени гласник РС“, број 88/10) а који су оптерећивали учеснике у транспорту опасне робе. С тим у вези, најпре се указује да се Нацрт закона предвидео решење проблема у коме се налази одређени број друмских превозника који користе возила која су добила ADR Сертификат на бази Закона о транспорту опасног терета, али не испуњавају захтеве прописане ADR Споразумом. Последично, значајан број тих возила се налази у ситуацији да више неће моћи да учествује у међународном транспорту опасне робе. Имајући у виду да су превозници уложили, у појединим случајевима, значајна средства за набавку возила, било је потребно пронаћи решење како да се ова возила задрже у експлоатацији а да се истовремено поштују међународно преузете обавезе. Решење је пронађено у преузимању одредаба анекса Директиве 2008/68/EЗ о копненом транспорту опасне робе, којима је прописано да се цистерне и возила који су израђени пре 1. јануара 1997. године, а који нису у складу са овим Нацртом законом, али су били израђени у складу са прописима који су били на снази до 31. децембра 1996. године, могу употребљавати у унутрашњем транспорту на територији Републике Србије под условом да се такве цистерне и возила одржавају у складу са прописаним безбедносним захтевима. Надаље, прописано је да се цистерне и возила израђени 1. јануара 1997. године или након тог датума, који нису у складу са овим законом, али су били израђени у складу са захтевима из Директиве 94/55/EЗ који су били на снази на датум њихове израде, могу и даље користити за унутрашњи транспорт на територији Републике Србије. Коначно, за возила која не испуњавају ниједан од ових захтева прописано је да се могу користити за унутрашњи транспорт на територији Републике Србије најкасније до 31. децембра 2017. године.

Како би се решио проблем неконзистентног поступања именованих (контролних) тела приликом издавања ADR Сертификат, прописано је да ће министар прописати начин и поступак издавања ADR сертификата о одобрењу за возило, исправе (сертификате, уверења о исправности, декларације произвођача или њихових овлашћених представника, потврде о усаглашености и др) којима се доказује усаглашеност са захтевима ADR у циљу издавања ADR Сертификата о одобрењу за возило, као и друга питања од значаја за издавање ADR Сертификата о одобрењу за возило. На овај начин, сва именована тела ће поступати на исти начин чиме ће се подићи ниво правне сигурности. Такође, у овлашћењу за прописивање услова које морају да испуњавају именована тела предвиђено је да ће министар прописати поступање са приговорима на рад и донете одлуке именованих тела, као и осигурање од одговорности за штету које странке могу да претрпе радом именованих тела.

С друге стране, током рада на Нацрту закона одустало се од првобитне поставке да се издавање ADR Сертификата за возило пренесе са именованих тела у надлежност Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре. Разлог одустајања огледа се у чињеници да би на овај начин поступак издавања ове исправе у одређеној мери био успорен и додатно оптерећен трошковима републичке административне таксе, али и услед конструктивног приступа именованих тела проблему у питању који су прихватили да њихово поступање буде предмет уређења правилника како би се избегло неуједначено

поступање различитих именованих тела приликом издавања АДР Сертификата о одобрењу за возило.

Такође, чланом 6. Нацрта закона предвиђена је примена института тзв. одступања од примене ADR/RID/ADN. Наведеним чланом Нацрта закона извршено је усклађивање са чланом 6. Директиве 2008/68/EЗ. Наведени члан је од посебног значаја као инструмент заштите националне привреде и то само у односу на транспорт опасне робе који се обавља искључиво на територији Републике Србије и ако такав транспорт не угрожава безбедност. Формулација предметног члана 6. Нацрта закона преузета је из наведене директиве и даље разрађена по угледу на члан 5. GGVSEB (немачки Закон о транспорту опасне робе). Применом института одступања омогућиће се домаћој привреди да на начин који не угрожава безбедност, избегне излагање изузетно високим трошковима испуњавања стандарда ADR/RID/ADN, и то само у случајевима локалног транспорта или транспорта мањих количина опасне робе, односно у случају железнице ако се ради о транспорту железницом на посебно одређеном превозном путу на територији Републике Србије, који је део утврђеног индустријског поступка и над којим се врши контрола у складу са посебним условима које утврђује министарство. Непрецизности значења појединих појмова коришћених у члану 6. Нацрта закона, услед усклађивања са одредбама члана 6. Директиве 2008/68/EЗ, биће отклоњене подзаконским актом који ће бити донет на основу члана 6. став 13. Нацрта закона. Указује се да предметни институт тзв. одступања, користе све државе чланице ЕУ и да је с тим у вези до данас донето 16 имплементационих одлука уз Директиву 2008/68 (сви доступни на сајту [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu)), којима Европска комисија допушта бројна одступања од примене ADR/RID/ADN државама чланицама. С тим у вези, сматрало се оправданим да се оваква могућност предвиди и за српску привреду, када с друге стране далеко развијеније земље користе управо овакве правне институте у циљу заштите својих националних економија.

Надаље, убрзава се поступак признавања исправа о усаглашености за покретну опрему под притиском и/или цистерну, кроз прописивање да домаће именовано тело издаје домаћу исправу о усаглашености покретне опреме под притиском и/или цистерне на основу одговарајуће иностране исправе о усаглашености којом се констатује усаглашеност са захтевима прописа Европске уније коју је издало пријављено тело у држави чланици Европске уније, или држави уговорници Споразума о европском економском простору, као и Швајцарској конфедерацији, без поновног испитивања, односно сертификације или оцењивања усаглашености, прегледом одговарајућег дела техничке документације (испитног извештаја), ако је испуњен најмање један од следећих услова:

1) да су домаће именовано тело и пријављено тело за оцењивање усаглашености, које је издало предметну инострану исправу о усаглашености, потписници споразума о узајамном признавању резултата оцењивања усаглашености;

2) да су домаће именовано тело и пријављено тело за оцењивање усаглашености, чланови међународног система за оцењивање усаглашености;

3) да су инострано тело за акредитацију, које је акредитовало пријављено тело за оцењивање усаглашености које је издало инострану исправу о усаглашености, и Акредитационо тело Србије, које је акредитовало домаће именовано тело, потписнице споразума о међусобном признавању еквивалентности система акредитације у оквиру ЕА (ЕА МЛА) у одговарајућој области.

До данас, свака инострана исправа морала је да прође кроз поступак комплетног поновног испитивања ради признавања, иако се радило о чији су произвођачи реномиране светске компаније које у процесу производње користе далеко више стандарде од оних које домаћа именована тела могу у поступки испитивања да контролишу.

Нацртом закона укида се обавезно осигурање које је прописано Законом о транспорту опасног терета. С тим у вези, треба истаћи да је прописивање обавезног осигурања Законом о транспорту опасног терета било суочено са најмање два проблема, и то формалноправним и суштинским. Формалноправни се огледа у томе да се обавезна осигурања уређују Законом о обавезном осигурању, и то најпре онда када постоји ратификовани међународни споразум који предвиђа такву обавезу или нарочито оправдање за увођење истог. Претходних година и деценија је било покушаја да се питање грађанскоправне одговорности за транспорт опасне робе уреди међународном конвенцијом (CRTD Конвенција) која је, по угледу на CLC и HNS конвенције, предлагала увођење објективне одговорности превозника, те последично и обавезног осигурања, али иста није ратификована нити од једне државе. С тим у вези, како законодавац није препознао потребу и оправдање да уведе ову врсту обавезног осигурања кроз системски закон којим се уређују обавезна осигурања, нема оправдања да се кроз овај закон, коме то иначе није предмет уређивања, уводи оваква обавеза коју данас немају превозници ни једне западноевропске државе. Суштински проблем огледа се у чињеници да, нарочито у односу на железнички и водни транспорт, увођење обавезног осигурања није могуће без претходног међународног усаглашавања лимита одговорности јер би у супротном осигуравајуће куће биле доведене у ситуацију да под елементарно прихватљивим условима понуде тржишту полису осигурања по премији која не би угасила домаће бродарске куће и постојећег железничког превозника, а да од такве премије могу да покрију настанак штете. Овакав приступ предлагача закона је подржан од стране представника привреде, што је разумљиво ако се има у виду да је премијска стопа по основу овог осигурања у друмском транспорту износила преко 200.000,00 динара годишње, при чему треба опет нагласити да овакву врсту трошка немају превозници у Европској унији (изузетак су Хрватска и Словенија).

Коначно, имајући у виду проблеме који су постојали у пословању између већине учесника у привреди и Управе за транспорт опасног терета, промена институционалне поставке, која подразумева укидање ове управе и преузимање њених надлежности од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у оквиру кога ће се формирати посебан сектор надлежан за транспорт опасне робе, Нацрт закона ће повољно утицати на побољшање односа државне управе и учесника у привреди.

### **Какве трошкове ће примена закона створити грађанима и привреди (нарочито малим и средњим предузећима)**

У односу на трошкове које ће примена Нацрта закона створити за грађане и привреду, исти ће створити трошкове за поједине учеснике унутрашњег водног транспорта.

С тим у вези, за издавање ADR Сертификата за одобрење за возило трошкови износе 13.000,00 динара + ПДВ, док трошкови за продужење важења ADR Сертификата за одобрење за возило износе 8.500,00 динара + ПДВ. Издавање дупликата или промена података на сертификату наплаћује се по цени од 2.500,00 динара + ПДВ. Наведени износи су приход именованих тела.

У односу на поступак оцењивања усаглашености цистерни, учесници у привреди снос следеће трошкове (дате су просечни износи):

Назив услуге		Цена без пореза (у динарима)	Цена са порезом (20%) (у динарима)
1.	Периодично контролисање цистерни (макс. 6 година) намењених за транспорт опасне робе (изузимајући класу 2 – гасови) без припреме за испитивање <sup>1)</sup> и издавање извештаја о контролисању у складу са ЕН 12972	27.000,00 <sup>1)</sup>	32.400,00 <sup>1)</sup>
2.	Периодично контролисање цистерни (макс. 6 година) намењених за транспорт опасне робе (изузимајући класу 2 – гасови) са припремом за испитивање <sup>1)</sup> и издавање извештаја о контролисању у складу са ЕН 12972	42.000,00 <sup>1)</sup>	50.400,00 <sup>1)</sup>
3.	Међуконтролисање цистерни (макс. 3 године) намењених за транспорт опасне робе (изузимајући класу 2 – гасови) без припреме за испитивање <sup>1)</sup> и издавање извештаја о контролисању у складу са ЕН 12972	17.000,00 <sup>1)</sup>	20.400,00 <sup>1)</sup>
4.	Међуконтролисање цистерни (макс. 3 године) намењених за транспорт опасне робе (изузимајући класу 2 – гасови) са припремом за испитивање <sup>1)</sup> и издавање извештаја о контролисању у складу са ЕН 12972	32.000,00 <sup>1)</sup>	38.400,00 <sup>1)</sup>
5.	Периодично контролисање цистерни (макс. 6 година) намењених за транспорт опасне робе класе 2 (гасови) и издавање извештаја о контролисању у складу са ЕН 12972	30.000,00 <sup>1)</sup>	36.000,00 <sup>1)</sup>
6.	Међуконтролисање цистерни (макс. 3 године) намењених за транспорт опасне робе класе 2 (гасови) и издавање извештаја о контролисању у складу са ЕН 12972	20.000,00 <sup>1)</sup>	24.000,00 <sup>1)</sup>

Сви претходно наведени трошкови су приход именованих тела.

Поред наведених трошкова, учесници у транспорту опасне робе сnose трошкове обука, и то:

- 1) за стицање првог АDR Сертификата за возача: 15.000 динара + ПДВ;
- 2) обнова АDR Сертификата за возача: 12.000 динара + ПДВ,
- 3) за стицање првог Сертификата о специјалистичком знању из области АDN: 35.000 динара + ПДВ;
- 4) обнова Сертификата о специјалистичком знању из области АDN: 25.000 динара + ПДВ,
- 5) обука за стицање сертификата за саветника за безбедност појединачно за АDR/RID/ADN: 63.000 динара + ПДВ;
- 6) обука за стицање сертификата за саветника за безбедност истовремено за АDR и RID: 70.000. динара + ПДВ

Сви претходно наведени трошкови су приход центара за обуку.

Поред наведених трошкова, кандидати за стицање АDR и АDN сертификата, односно саветника за безбедност, сносио је трошкове таксе за полагања испита и израде сертификата који износе:

Почетно полагање (кандидат полаже први пут или је раније имао сертификат али му је важност истекла):

- 1) основног познавања транспорта опасног терета – 4.000,00 динара + ПДВ;
- 2) специјалистичке области за транспорт у цистернама – 2.000,00 динара+ ПДВ;

3) специјалистичке области за транспорт експлозивних материја класе 1 ADR – 2.000,00 динара+ ПДВ;

4) специјалистичке области за транспорт радиоактивних материја класе 7 ADR – 2.000,00 динара+ ПДВ.

У случају да се после основног курса полаже више од једног специјалистичких курсева, уплата је 2000,00 динара + ПДВ.

Обнова знања (кандидати који имају 12 месеци и мање до истицања важности сертификата)

1) обнове знања из области Основног познавања транспорта опасног терета – 2.000,00 динара + ПДВ;

2) обнове знања из Специјалистичке области за транспорт у цистернама – 1.000,00 динара + ПДВ;

3) обнове знања из Специјалистичке области за транспорт експлозивних материја класе 1 ADR – 1.000,00 динара + ПДВ;

4) обнове знања из Специјалистичке области за транспорт радиоактивних материја класе 7 ADR – 1.000,00 динара + ПДВ.

За стицање и обнављање ADN сертификата такса износи 10.000,00 динара + ПДВ.

За саветника за безбедност такса износи 15.000,00 динара, а за обнављање овлашћења 10.000,00 динара+ ПДВ.

Наведени износи прописани су Правилником о програму и начину полагања испита за стручну оспособљеност за обављање послова возача возила за транспорт опасног терета, саставу комисије и износу трошкова полагања испита („Службени гласник РС“, број 125/14) и Правилником о програму, начину и висини трошкова полагања испита за издавање сертификата о стручној оспособљености за саветника за безбедност у транспорту опасног терета ("Службени гласник РС", број 57/15). Нацртом закона прописано је стављање ван снаге ових правилника и прописивање републичких административних такси за стицање и обнављање ADR и ADN сертификата у нижим износима од прописаних.

За издавање овлашћења привредном друштву за вршење обуке за возача возила плаћана је такса у износу од 41.400 динара. Исти износ таксе плаћан је за издавање овлашћења привредном друштву за вршење обуке за лице са сертификатом ADN, док је за издавање лиценце за вршење обуке кандидата за саветника за безбедност плаћана такса у износу од 63.750 динара. Предвиђа се задржавање истих износа РАТ-а за издавање ових овлашћења, односно лиценци.

Поред тога, Законом о транспорту опасног терета учесници у транспорту су били дужни да закључе обавезну полису осигурања од одговорности, која је за друмски транспорт износила око 200.000 динара. Нацртом закона укида се обавезно осигурање, те ће привреда бити растерећена овог намета.

Међу индиректне трошкове треба навести успостављање уписника (електронског и у форми књиге) издатих сертификата за возила и чланове посаде, кроз додатно издвајање из буџета за израду ових уписника.

### **Да ли су позитивне последице доношења закона такве да оправдавају трошкове које ће он створити**

Иако је првобитна интенција предлагача закона била да се издавање првог ADR Сертификата пренесе са именованих тела на Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, током рада на Нацрту закона одустало се од овакве поставке. Разлог

одустајања огледа се у чињеници да би на овај начин поступак издавања ове исправе у одређеној мери био успорен и додатно оптерећен трошковима републичке административне таксе. У том смислу, предложено решење је оправдано са становишта смањења трошкова за привреду. Исто важи *mutatis mutandi* за укидање обавезног осигурања.

С друге стране, трошкови републичких административних такси ће значајно бити мањи у односу на износе посебних такси прописаних Правилником о програму и начину полагања испита за стручну оспособљеност за обављање послова возача возила за транспорт опасног терета, саставу комисије и износу трошкова полагања испита и Правилником о програму, начину и висини трошкова полагања испита за издавање сертификата о стручној оспособљености за саветника за безбедност у транспорту опасног терета, те ће се и у том случају остварити уштеде трошкова на страни учесника у привреди.

У овом тренутку није могуће дати приказ административних трошкова који се односе на употављање уписника издатих сертификата за возила и чланове посаде.

Потребно је указати да је решењима из прелазних и завршних одредаба Нацрта закона створена могућност да највећи део возила која се данас користе за транспорт опасне робе задржи у систему, у смислу могућности обављања унутрашњег транспорта, с обзиром да део њих не испуњава захтеве ADR Споразума, те се не могу користити за међународни транспорт. Само мањи проценат возила (између 7 и 15 % према подацима добијеним од именованих тела) ће морати након 31. децембра 2017. године да се у потпуности искључи из саобраћаја. У том смислу, нарочито ако се има у виду да је предвиђено доношење подзаконског акта којим ће се унификовати поступање именованих тела, сматра се да трошкови који ће власници возила плаћати, а које и данас плаћају именованим телима, јесу оправдани, с обзиром да им је Нацртом закона пружена могућност наставка обављања делатности у складу са законом. Такође, трошкови обука за стицање ADR Сертификата за возача и Сертификата о специјалистичком знању из области ADN, данас су међу нижима у Европи и могу се оценити оправданим.

### **Да ли закон подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишну конкуренцију**

Примена овог закона имаће ефеката на стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишну конкуренцију.

У том смислу, укидање Управе за транспорт опасног терета, те преношење њене надлежности за издавање одобрења за тип амбалаже, покретне опреме под притиском и/или цистерне на именована тела, отвориће се простор на тржишту за оснивањем нових привредних друштава која ће обављати послове оцењивања усаглашености амбалаже, покретне опреме под притиском и/или цистерни.

Такође, успостављање модерног законодавног оквира, укључујући Нацрт закона и подзаконска акта која ће бити донета на основу њега, омогућиће постојећим друмским превозницима да у прописаним прелазним роковима предузму потребне мере за прилагођавање возног парка новим захтевима, и на тај начин опстану на тржишту транспорта опасне робе.

### **Да ли су заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о закону**

Пре спровођења јавне расправе, одржане су јавне консултације са представницима центара за обуку, именованих тела, НИС-ом, као и члановима Пословног удружења „Међународни транспорт“ кога чине превозници опасне робе у међународном транспорту. На овим јавним консултацијама су њихови представници упознати са решењима из Нацрта закона, те су позвани да доставе своје коментаре, што су и учинили, а значај број истих је већ у овој фази уграђен у текст Нацрта закона. То се пре свега односи на чланове Нацрта закона којим се уређује издавање ADR Сертификата, као и појединих решења у односу одобрење за рад центара за обуку.

Јавна расправа је одржана у складу са закључком Одбора за привреду и финансије 05 Број: 011-12129/2015 од 12.11. 2015. године, и то у периоду од 13.11.2015. до 2.12.2015. године. Јавну расправу о Нацрту закона организована је у виду презентација и консултација које су одржане у:

1) Новом Саду у Регионалној привредној комори Нови Сад, ул. Народног фронта 10, дана 13. новембра 2015. године од 11 до 13 часова.

2) Нишу у Регионалној привредној комори Ниш, ул. Добричка бр. 2, дана 16. новембра 2015. године од 12 до 14 часова.

3) Краљеву у Регионалној привредној комори Краљево, ул. Омладинска бр. 2, дана 20. новембра 2015. године од 11 до 13 часова.

4) Београду у просторијама Привредне коморе Србије у Београду, Теразије бр. 23, дана 23. новембра 2015. године од 12 до 15 часова.

Током јавне расправе учесници су такође дали активни допринос побољшању текста Нацрта закона, достављајући своје сугестије и примедбе, које су превасходно односиле на чланове Нацрта закона којим се уређује институт одступања, укидање обавезног осигурања, поједине одредбе Нацрта закона којима се уређују обавезе саветника за безбедност, одредбе о спровођењу поступка оцењивања усаглашености амбалаже, покретне опреме под притиском и/или цистерне, као и возила, односно бродова, те примедбе у односу чланове којима се уређују обавезе учесника у транспорту опасне робе.

Значајан број примедба (преко 50 %) је прихваћено и унето у текст Нацрта закона, док су поједине примедбе одбијене.

С тим у вези, најзначајнија примедба коју предлагач Нацрта закона није прихватио односила се на употребу термина „терет“ уместо „роба“. Примедба је одбијена с обзиром да је у ADR/RID/ADN споразумима дата дефиниција „dangerous goods“ (срп. опасна роба) по којој су опасна роба материје и предмети чији је транспорт забрањен, односно дозвољен ако се обавља под условима према ADR/RID/ADN, при чему се у самим споразумима врло прецизно користи појам „dangerous cargo“ (срп. опасан терет) на местима на којима је правилно употребити овај појам. Ради отклањања било какве нејасноће, у Нацрту закона је дата дефиниција опасног терета као опасне робе која је прописно упакована, обележена одређеним обележјима и ознакама, са исправно попуњеним превозним документима и утоварена у превозно средство. Овде се ради о опште познатим институтима, при чему се истиче да је терет роба у транспорту, и то од тренутка када је одговарајућом правном исправом (уговором о превозу, теретницом или товарним листом – у зависности од гране транспорта) преузета на транспорт. Овде указујемо да ADR/RID/ADN споразуми прописују читаву листу опасних материја, које од тренутка њиховог прописног паковања постају роба намењена транспорту (сходно правилном коришћењу употребе појмова „goods“ и „cargo“ у ADR/RID/ADN споразумима), а тек од тренутка преузимања опасне робе ради обављања превозне операције ADR/RID/ADN споразуми користе појам „dangerous cargo“.

У односу на примедбу у вези члана 6. Нацрта закона – одступања, иста је одбијена с обзиром да је овим чланом извршено усклађивање са Директивом 2008/68/ЕЗ. Одступања из Директиве 2008/68 су инструмент заштите националних привреда држава чланица ЕУ и то само у односу на транспорт опасне робе који се обавља искључиво на територији једне државе чланице ЕУ, и то под условом да не угрози безбедност. Формулација предметног члана 6. Нацрта закона преузета је из наведене директиве и даље разрађена по угледу на члан 5. GGVSEB (немачки закон којим се уређује ова област). Непрецизности значења појединих појмова коришћених у члану 6. Нацрта закона, услед усклађивања са одредбама члана 6. Директиве 2008/68/ЕЗ, биће отклоњене подзаконским актом који ће бити донет на основу члана 6. став 13. Нацрта закона, те није остављена било каква могућност за арбитрерност Министарства. Указује се да је ово институт који користе све државе чланице ЕУ и да је с тим у вези до данас донето 16 имплементационих одлука уз Директиву 2008/68 (сви доступни на сајту [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu)), којима Европска комисија допушта бројна одступања од примене ADR/RID/ADN државама чланицама. С тим у вези, не постоји оправдан разлог да се оваква могућност не предвиди искључиво за српску привреду, када с друге стране далеко развијеније земље користе управо овакве правне институте у циљу заштите својих националних економија. Истиче се да су у циљу неугрожавања безбедности извршене одређене корекције у складу са сугестијама и примедбама добијеним током јавне расправе.

Што се тиче нормирања обавеза учесника у транспорту опасне робе, указује се да су предметни чланови Нацрта закона, након извршене упоредноправне анализе, преузети из немачког GGVSEB. Исто је учињено јер је немачки законодавац преузео и нормирао само фундаменталне обавезе учесника у транспорту опасне робе које прописују ADR/RID/ADN, како би имао нормативну могућност да за исте пропише одговарајуће казне за прекршаје. Иначе, приступ како овом делу Нацрта закона, тако и целом Нацрту закона, јесте да се исти мора читати заједно са ADR/RID/ADN, с обзиром да је овим споразумима све до детаља прописано, те национално законодавство треба само да омогући јасно упућивање на одговарајуће делове ADR/RID/ADN, који се мењају сваке друге године. Овакав номотехнички приступ, први пут примењен у Немачкој, оцењен је као врло целисходан, нарочито имајући у виду да је током јавних консултација било више захтева учесника у привреди да се у Закону прецизно назначи шта је чија обавеза током транспорта опасне робе. Овде се истиче да су норме Нацрта закона стилизоване управо тако да било каква накнадна измена у одређеном одељку или пододељку ADR/RID/ADN не захтева накнадну измену Закона јер се Закон само референцира на одређену одредбу споразума, те ако се иста накнадно промени, нема потребе за променом Закона јер се бројчано означавање делова, поглавља, одељака и пододељака никада не мења у структури ADR/RID/ADN споразума.

### **Које ће се мере током примене закона предузети да би се остварило оно што се доношењем закона намерава**

Након ступања на снагу овог закона потребно је у сарадњи са надлежним органима и организацијама у прописаним роковима усвојити следеће подзаконске акте чија је садржина овим закона прецизирана:

1) Уредба о критеријумима по којима се класификују повреде ADR/RID/ADN, овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона, према категорији опасности од наступања последица у транспорту опасне робе;



2) Уредба о обавезама произвођача, начину именовања овлашћеног представника произвођача и пословима које може да врши на основу писменог овлашћења произвођача, обавезама увозника, дистрибутера, власника и оператера у односу на покретну опрему под притиском, случајевима у којима се обавезе произвођача примењују на увознике и дистрибутере, обавези извештавања министарства о привредним друштвима који су доставили покретну опрему под притиском, захтевима у односу на усаглашеност покретне опреме под притиском и оцену усаглашености, захтевима, надлежности и поступку за поновну оцену усаглашености, правилима, условима, изгледу и захтевима за постављање знака усаглашености и преузимање одговорности за усаглашеност стављањем знака усаглашености, слободном кретању на тржишту покретне опреме под притиском, условима и поступку за именовање тела која спроводе поступак оцењивања усаглашености, односно испитивања и/или контролисања покретне опреме под притиском, условима у односу на стручну оспособљеност запослених и других ангажованих лица, опреми, независности и непристрасности у односу на лица повезана са производом који је предмет оцењивања усаглашености, поступању са приговорима на његов рад и донетим одлукама, чувању пословне тајне, осигурању од одговорности за штету, као и поступању са покретном опремом под притиском која представља опасност за безбедност и здравље људи и заштиту животне средине, односно у случају формалних неусклађености покретне опреме под притиском;

3) Правилник о транспорту опасне робе који се обавља превозним средствима Војске Србије и министарства надлежног за послове одбране, као и војних снага других држава и организација које према посебном споразуму користе саобраћајну инфраструктуру Републике Србије;

4) Правилник о транспорту опасне робе који се обавља превозним средствима министарства надлежним за унутрашње послове;

5) Правилник о критеријумима за утврђивање локалног транспорта кратке удаљености, индустријског поступка у односу на транспорт опасне робе железницом, као и мање количине опасне робе, на основу којих се издаје посебна дозвола о примени одступања;

6) Правилник о посебним мерама безбедности у транспорту опасне робе са повећаним безбедносним ризицима;

7) Правилник о начину, условима и мерама за безбедно интервенисање у случају расипања, разливања, истицања или неког другог облика ослобађања опасне робе;

8) Правилник о мерила за одређивање броја саветника за безбедност у транспорту опасне робе које мора да има учесник у транспорту опасне робе;

9) Правилник о обавезним елементе садржаја годишњег извештаја саветника, изглед печата саветника, као и начин вођења документације саветника;

10) Правилник о условима које мора да испуњава привредно друштво, односно друго правно лице којем се издаје лиценца у односу на план и програм наставе, наставни кадар, простор, опрему и наставна средстава за стручно оспособљавање кандидата за саветника, као и образац лиценце;

11) Правилник о условима, програму и начину полагања испита за издавање, односно продужење важења сертификата за саветника, и обрасцу потврде о завршеном стручном оспособљавању кандидата за саветника и сертификата за саветника;

12) Правилник о условима које мора да испуњава привредно друштво, односно друго правно лице којем се издаје овлашћење за вршење стручне обуке кандидата за обављање послова возача возила за транспорт опасне робе, односно лица са сертификатом о специјалистичком знању из области ADN, као и обрасцу овлашћења за вршење стручне

обуке кандидата за обављање послова возача возила за транспорт опасне робе, односно лица са сертификатом о специјалистичком знању из области ADN

13) Правилник о начину и поступку издавања ADR сертификата о одобрењу за возило;

14) Правилник о условима које мора да испуњава именовано тело за оцењивање усаглашености возила у односу на стручну оспособљеност запослених и других ангажованих лица, опрему, независност и непристрасност у односу на лица повезана са производом који је предмет оцењивања усаглашености, поступање са приговорима на његов рад и донете одлуке, чување пословне тајне, осигурање од одговорности за штету, као и услове, поступак и начин вођења регистра издатих, одузетих, односно враћених ADR Сертификата о одобрењу за возило.

15) Правилник о садржини и обрасцу ADR сертификата за возача, као и начину вођења регистра издатих ADR сертификата за возача

16) Правилник о програму и начину полагања испита за стручну оспособљеност за обављање послова возача;

17) Правилник о врстама отежаних услова саобраћаја случају транспорта опасне робе у друмском саобраћају услед којих је обавезно принудно заустављање возила, као и начин обележавања принудно заустављеног возила;

18) Правилник о одређивању места на јавном путу и условима под којима могу да се паркирају возила за транспорт опасне робе ради отклањања недостатака, искључења из саобраћаја и контроле транспорта опасне робе;

19) Правилник о начину транспорта опасне робе кроз заштићене зоне;

20) Правилник о начину транспорта опасне робе у друмском саобраћају и обавезама превозника опасне робе у ванредним догађајима;

21) Правилник о условима које морају да испуњавају места на којима се врши утовар, истовар, односно претовар опасне робе у железничком саобраћају

22) Правилник о програму обучавања и начину на који се проверава знање запослених код учесника у транспорту опасне робе у железничком саобраћају који учествују у обављању, организовању и регулисању железничког саобраћаја, као и начин на који се поступа с документацијом о њиховом обучавању

23) Правилник о начину транспорта и обавезном оперативном праћењу опасне робе у железничком саобраћају и обавезама учесника у транспорту опасне робе у железничком саобраћају у ванредним догађајима

24) Правилник о обрасцу и садржају сертификата о одобрењу за брод, као и обрасцу и садржају регистра издатих сертификата о одобрењу за брод;

25) Правилник о условима које мора да испуњава овлашћено тело за оцењивање усаглашености бродова, у односу на стручну оспособљеност запослених и других ангажованих лица, опрему, независност и непристрасност у односу на лица повезана са производом који је предмет оцењивања усаглашености, поступање са приговорима на његов рад и донете одлуке, чување пословне тајне, осигурање од одговорности за штету, као и услове, поступак и начин вођења регистра издатих, односно враћених ADN Сертификата о одобрењу за брод

26) Правилник о садржини и обрасцу сертификата о специјалистичком знању из области ADN, као и начину вођења регистра издатих сертификата о специјалистичком знању из области ADN;

27) Правилник о програму основне и специјалистичких обука, основних и специјалистичких курсева за обнављање знања, начину одобравања обуке, начину

полагања испита за стицање сертификата о специјалистичком знању из области ADN, као и друга питања из поглавља 8.2. ADN;

28) Правилник о висини трошкова за спровођење поступка оцењивања усаглашености брода и издавање ADN сертификата о одобрењу за брод;

29) Правилник о обавезама учесника у транспорту опасне робе у унутрашњем водном саобраћају у случају ванредног догађаја, као и местима и ближим условима под којима може да се усидри брод ради отклањања недостатака и искључења из пловидбе;

30) Правилник о плану и програму обуке полицијских службеника за вршење надзора над учесницима у друмском саобраћају који обављају транспорт опасне робе;

31) Правилник о плану и програму стручног оспособљавања инспектора који обављају узимање узорака опасне робе у поступку вршења инспекцијског надзора, заштитној опреми, одећи и обући инспектора која је неопходна при узимању узорака опасне робе, начину узимања узорака опасне робе, као и опреми за анализу и одлагање узорака опасне робе.

Поред усвајања наведених подзаконских аката, спровођење овог закона захтева нове институционалне мере (финансијске, техничко-технолошке, организационе и кадровске мере), а које обухватају укидање Управе за транспорт опасног терета, чија ће права, обавезе, запослене, предмете, опрему, средства за рад, архивску грађу и регистратурски материјал коме није истекао рок чувања, преузети Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за вршење надлежности у области транспорта опасне робе, са стањем на дан ступања на снагу овог закона. Није предвиђено додатно запошљавање запослених у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за обављање ових послова.