

АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

1. Одређивање проблема које закон треба да реши

Законом о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице извршено је додатно усклађивање са законодавством Европске уније и уведена су додатна појашњења појединих одредаба важећег закона.

Закон о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, број 104/13) усклађен је са Директивом 2004/49/ЕЗ о безбедности на железници, Директивом 2007/59/ЕЗ о издавању сертификата машиновођама и Директивом 2008/57/ЕЗ о интероперабилности, посебно у деловима који се односе на: имплементирање техничких спецификација интероперабилности, уређивање материје истраживања несрећа и инцидента, овлашћења пријављеног тела, признавање сертификата о безбедности за превоз који важе у земљама Европске уније, увођење регистра за железничка возила и инфраструктуру, дужност пријављивања националних прописа за безбедност Европској комисији и др. Применом овог закона уочена је потреба за додатним усклађивањем са законодавством Европске уније и увођењем додатних појашњења у деловима који се односе на надлежности Дирекције за железнице и процес организовања и спровођења рада возног и станичног особља. Такође, указала се и потреба за обједињавањем одредаба које се односе на укрштање железничких пруга и путева кроз њихово пребацивање у Закон о железници. Процењено је и да су казне за физичка лица која крађама угрожавају безбедност на железници мале, па се стога јавила потреба за поштравањем казних одредаба како би се смањио број крађа на железници.

Доношење Закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице неопходно је из следећих разлога:

1) усклађивања са Директивом Савета 2005/47/ЕЗ од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника у транспорту (ЕТФ) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору;

2) усклађивања терминологије овог закона са важећим законодавством Републике Србије;

3) потребе за изменама појединих надлежности Дирекције за железнице;

4) усаглашавања са појединим одредбама важећег Закона о железници, у делу који се односи на одржавање путних прелаза;

5) потребе за прецизнијим дефинисањем свих сегмената процеса организовања и спровођења рада возног и станичног особља;

6) неопходности поштравања казних одредаба за физичка лица која крађама угрожавају безбедност на железници;

7) потребе за изменом дана ступања на снагу појединих одредаба закона које се по својој суштини односе на природу сарадње са институцијама Европске уније.

2. Циљеви који се доношењем закона постижу

Разлози за доношење овог закона садржани су у потреби за повећањем безбедности у железничком саобраћају, као и побољшањем интероперабилности железничког система.

Основи циљ доношења овог закона је обезбеђивање развоја и унапређивања безбедности на железницама и побољшавање приступа тржишту железничких транспортних услуга путем измена појединих надлежности Дирекције за железнице кроз обављање независне оцене правилне примене Заједничке безбедносне методе и оцене ризика, као и провере да ли

сертифицирована лица и даље испуњавају услове за поседовање сертификата, уз могућност његовог ограничавања или одузимања.

Овим законом се усаглашавају радна времена возног особља које редовно учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају са радним временима у земљама Европске уније, путем навођења услова у вези радног времена тог особља, чиме ће се испунити обавеза из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније.

Одредбама овог закона повећаће се квалитет организовања и спровођења рада возног и станичног особља кроз потпуно и тачно дефинисање свих сегмената процеса организовања и спровођења рада овог особља. На овај начин избећиће се проблеми који су настајали као последица различитог тумачења тих чланова важећег закона.

Увођењем поштрених казних одредаба за физичка лица очекује се смањење крађа које за последицу имају угрожавање безбедности на железници.

3. Друге могућности за решавање проблема

Једина могућност за решавање проблема којима се предложени закон бави је управо доношење Закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице. Пошто важећи Закон о безбедности и интероперабилности железнице уређује област безбедности и интероперабилности железнице, и имајући у виду да се предложене измене односе управо на унапређење безбедности, оцењено је да је решавање наведених проблема могуће једино доношењем овог закона.

4. Зашто је доношење закона најбоље за решавање проблема

Доношењем овог закона побољшаће се безбедност и интероперабилност железнице што ће повољно утицати на све заинтересоване стране, а истовремено ће се извршити усклађивање са Директивом Савета 2005/47/ЕЗ од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника у транспорту (ЕТФ) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору, чиме ће се испунити обавеза из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније.

5. На кога ће и како утицати предложена решења

Предложена решења ће утицати на повећање безбедности свих учесника у процесу одвијања железничког саобраћаја: управљача железничке инфраструктуре, железничке превознике, власнике и кориснике индустријског колосека, кориснике железничких услуга (грађани, привреда, шпедитери и др.), као и друге који учествују у процесу пружања услуга у железничком саобраћају. Ефикасном применом предложеног Закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице биће створени услови за безбедније и несметано одвијање железничког саобраћаја.

Решења наведена у овом закону ће имати позитиван утицај и на привреду Републике Србије у целини, а посебно на железничку индустрију (произвођаче и ремонтере), пошто се предложеним усклађивањем са Директивом Савета 2005/47/ЕЗ доћи до пораста интересовања за саобраћај железницама како у Републици Србији тако и у оним европским земљама које имају интерес за одвијање железничког саобраћаја преко територије Републике Србије, са могућношћу конкурентности наших фирми и на европском тржишту, издавањем дозвола за коришћење

структурних подсистема а не и делова подсистема, који су усаглашени са техничким спецификацијама интероперабилности – ТСИ.

Предложена решења ће највише утицати на Дирекцију за железнице, којој ће, поред досадашњих овлашћења да доноси прописе од значаја за безбедност и интероперабилност железнице, издаје одговарајуће дозволе и сертификате, бити дата и овлашћења да може: у случајевима прописаним законом обављати независну оцену правилне примене Заједничке безбедносне методе и оцену ризика и резултата, обављати надзор ради провере да ли сертифицивана лица још увек испуњавају захтеве за добијање сертификата и решењем ограничити или одузети сертификат.

6. Трошкови које ће примена закона створити грађанима и привреди

Примена овог закона створиће трошкове грађанима и привреди који су везани за трошкове издавања дозвола и сертификата који се издају на основу овог закона, у виду такси чија је наплата предвиђена законом.

Позитивне последице наведеног закона посматране у односу на трошкове које ће овај закон створити, су такве да оправдавају његово доношење.

Наиме, процењено је да ће позитивни ефекти закона на грађане и привреду далеко превазићи трошкове које ће им његова примена створити у смислу такси које се плаћају на основу овог закона, што се показало и на примеру европских железница.

Конкретно на примени ТСИ у овом закону, заштићен је интерес привредних друштава, односно привреде, утврђивањем могућности одступања од примене ТСИ у одређеним случајевима, а један од случајева може бити и приликом изградње, унапређења, односно обнове постојећег подсистема, уколико би примена ТСИ довела у питање економску оправданост пројекта или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији.

7. Да ли се законом подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишна конкуренција

Овим законом предвиђено је да оцену усаглашености и верификацију подсистема раде тела за оцену усаглашености. У складу са наведеним, очекује се формирање нових тела која ће се бавити подсистемима железничког саобраћаја.

Такође, побољшаним и прецизираним уређивањем система безбедности и интероперабилности железнице, кроз измене и допуне Закона о безбедности и интероперабилности железнице, подстаћи ће се интересовање домаћих и страних привредних субјеката за добијање одговарајућих дозвола и сертификата како би могли да испуне услове везане за структурне подсистеме и након тога започну обављање одређених делатности на територији Републике Србије.

8. Да ли су све заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о закону

Током израде овог закона, била је формирана Радна група састављена од представника Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дирекције за железнице, „Железнице Србије” ад и Саобраћајног факултета.

О Нацрту закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице одржана је јавна расправа, тако да су сви заинтересовани субјекти имати могућност да се изјасне и доставе сугестије и примедбе на овај закон. Нацрт закона је био објављен и на сајту Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, надлежног за послове

саобраћаја као и на порталу е-управе од 21. новембра 2014. године. Јавна расправа је била организована у периоду од 21. новембра до 10. децембра 2014. године у пет градова у Србији и то: у Нишу дана 26. новембра 2014. године, у Новом Саду дана 27. новембра 2014. године, у Суботици дана 28. новембра 2014. године, у Ужицу дана 03. децембра 2014. године, као и у Београду дана 05. децембра 2014. године.

На јавној расправи од стране учесника је предложено да се из текста Нацрта избаце или коригују поједине измене које се односе на радно време и одморе железничких радника пошто се тим изменама знатно нарушавају услови рада машиновођа, што директно има утицаја на безбедност одвијања железничког саобраћаја. Све ове сугестије је Радне група размотрила након јавне расправе и већина примедба је унета у текст Нацрта закона. Међутим, сугестије које су се односиле на измене дефиниција појединих израза који су употребљени у овом Нацрту закона, није прихваћена из разлога усклађивања са техничко-технолошких појмовима организације железничког саобраћаја.

Такође, коментари и сугестије на текст Нацрта закона су нам послати и електронским путем од којих су одређене сугестије представника синдиката о радном времену и одморима железничких радника прихваћене.

Предлози и сугестије са јавне расправе који су били усмерени на побољшање предложеног текста Нацрта закона и који су у духу концепта на којима се исти заснива, уграђени су у текст Нацрта закона. Такође, на сва постављена питања су дати прецизни одговори који су дали додатна појашњења о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице.

Нацрт закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице ће бити разматран и од стране Канцеларије за европске интеграције која је задужена за усклађивање прописа са прописима Европске уније

9. Које ће се мере током примене закона предузети да би се остварило оно што се доношењем закона намерава

Доношењем овог закона и његовом применом биће формирано тело за оцену усаглашености. До именовања тела за оцену усаглашености, послове именованог тела обављаће Дирекција за железнице. С обзиром на измењене надлежности Дирекције за железнице, очекује се да ће овај државни орган своју унутрашњу организацију ускладити са измењеним одредбама овог закона.