

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva
NAZIV PROPISA	Predlog Pravilnika o kočnicama željezničkih vozila
<p>1. Definisane probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koje probleme treba da riješi predloženi akt? - Koji su uzroci problema? - Koje su posljedice problema? - Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri? - Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)? 	
<p>Problemi</p> <p>Predloženi akt - donošenje novog Pravilnika o kočnicama željezničkih vozila, je nastavak uređenja međusobnih odnosa privrednih društava koja učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja, nastalih procesom restrukturiranja željezničkog sistema Crne Gore.</p> <p>Procesom restrukturiranja koji se sprovodi shodno principima i ciljevima iz Strategije restrukturiranja Željeznice Crne Gore iz 2007. godine, došlo je do razdvajanja željezničkog sistema na četiri kompanije: Željeznička infrastruktura Crne Gore čija je djelatnost upravljanje infrastrukturom, Željeznički prevoz Crne Gore koja obavlja prevoz putnika, Montecargo kao teretni operater i Održavanje željezničkih voznih sredstava, koja održava željeznička vozila. Samim tim neophodno je podzakonske akte prilagoditi novonastaloj situaciji, posebno imajući u vidu da se sada održavanje željezničkih vozila vrši na osnovu ugovora između više prevoznika i održavaoca.</p> <p>U cijelom ovom procesu uključena je i Direkcija za željeznice, kao Organ uprave koji neposredno vrši nadzor nad organizacijom i regulisanjem željezničkog saobraćaja, te je neophodno dodatno podijeliti, odnosno definisati nadležnosti svih subjekata.</p> <p>Uzroci</p> <ul style="list-style-type: none"> - restrukturiranje cjelokupnog željezničkog sistema Crne Gore na više privrednih društava, kao i njihov odnos sa državnim organima i oblast djelovanja; - razdvajanje djelatnosti održavanja željezničkih vozila; - zastarjelost važećih pravnih akata koji definišu ovu oblast. <p>Posljedice</p> <ul style="list-style-type: none"> - usporavanje procesa pridruživanja Evropskoj uniji; - nepreciziranje prava i obaveza privrednih društava u vršenju svojih ovlašćenja, kao ni jasno definisane obaveze svih privrednih subjekata u željezničkom saobraćaju; - neusklađenost planova privrednih društava sa glavnim ciljevima razvoja željeznice Crne Gore. <p>Subjekti koji su oštećeni nedonošenjem ovog Pravilnika su privredna društva i građani Crne Gore, tj. korisnicu usluga željezničkog saobraćaja. Oštećeni su na način, da nepreciziranjem obaveza kao i prava privrednih društava, kako u na operativnom nivou, koji utiče na korisnike, tako i na strateškom razvoju željeznice i svih njenih učesnika. Oštećeni su u mjeri koja utiče na efikasnost njihovog poslovanja.</p> <p>Usljed primjene „statusa quo“ došlo bi do produbljivanja nedefinisanih odnosa, a samim tim i izbjegavanja</p>	

odgovornosti, i neadekvatne organizacije održavanja voznih sredstava ili njihovih djelova.

2. Ciljevi

Koji ciljevi se postizu predloženim propisom?

Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.

Ciljevi koji se postižu donošenjem predloženog Pravilnika su: preciziranje prava i obaveza privrednih društava u vršenju svojih ovlaštenja, jasno definisane obaveze svih privrednih subjekata i državnih organa u željezničkom saobraćaju, kao i efikasnije organizacije održavanja djelova željezničkih vozila, sa jasno predviđenim obavezama vlasnika i održavaoca.

Pored osnovnog cilja Crne Gore da svoj zakonodavni sistem uskladi sa evropskom legislativom, ciljevi su usklađeni i sa Strategijom razvoja saobraćaja, Strategijom restrukturiranja željeznice Crne Gore, kao i elaboratom Finansijske konsolidacije željezničkih privrednih društava.

3. Opcije

Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulativnu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa)

Objasnite preferiranu opciju?

Strategijom restrukturiranja željeznice Crne Gore iz 2007. godine, predviđeno je obavljanje aktivnosti u tri faze i to: revizija bilansa, segmentacija i privatizacija. U skladu sa zahtjevima, do sada smo uradili dvije faze restrukturiranja željezničkog sistema. Primijenjen je dezintegracioni model restrukturiranja željeznice, kojim je upravljanje infrastrukturom u potpunosti razdvojeno od prevoza putnika i tereta.

Do sada su formirana četiri nezavisna privredna društva:

- Željeznička infrastruktura Crne Gore AD;
- Željeznički prevoz Crne Gore AD;
- Montecargo AD i
- Održavanje željezničkih voznih sredstava AD.

Proces restrukturiranja se, trenutno nalazi pri kraju druge faze, koja podrazumijeva dalju segmentaciju novostvorenih akcionarskih društava, na način da se iz kompanije koja je Upravljač infrastrukture - Željeznička Infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica, izdvoji Održavanje željezničke infrastrukture i Željezničke stanice i zemljišta.

Posljednja treća faza predstavlja privatizaciju teretnog operatera Montecargo AD, Održavanje željezničke infrastrukture i davanje na koncesioni ugovor Željezničke stanice i zemljišta.

Crnogorski željeznički sistem predstavlja jedan od najmanjih željezničkih sistema u regionu, u poređenju sa ostalim zemljama Zapadnog Balkana. Željeznica je duga 250 km, a 168 km je elektrifikovano (glavna pruga od Luke Bar kroz Podgoricu do granice sa Srbijom). Imamo dva korisnika željezničke infrastrukture to su putnički i teretni operater.

Kako smo prethodno naveli, opcija „statusa quo“ nije primjenljiva iz razloga što bi došlo do produblivanja nedefinisanih odnosa, a samim tim i izbjegavanja odgovornosti kao i mogućeg neodgovornog ponašanja privrednih društava u željezničkom saobraćaju. Budući da je važeći pravilnik donesen za jedinstveni sistem jugoslovenskih željeznica, jasno je da se tekst istog mora prilagoditi sadašnjem stanju.

Implementacija Pravilnika ne predstavlja dodatne troškove.

4. Analiza uticaja

Na koga će i kako će najvjerojatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.

Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (narcito malim i srednjim preduzećima).

Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.

Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.

Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

Predložena rješenja u propisu prvenstveno utiču na definisanje odnosa između privrednih društava koja učestvuju u obavljanju željezničkog saobraćaja sa pozitivne strane, jer se time postiže jasno i precizno preuzimanje obaveza i odgovornosti, a krajnje pozitivan rezultat se odnosi na ispunjenje potreba korisnika i učesnika u željezničkom saobraćaju.

Negativni uticaji se možda mogu osjetiti u pogledu funkcionisanja željezničkog sistema u odnosu na stanje prije restrukturiranja Željeznice Crne Gore, jer je nekada funkcionisao kao cjelina a sada su to četiri kompanije koje su zadužene za različite oblasti djelovanja u željezničkom saobraćaju, do momenta potpune implementacije predloženog pravilnika.

Direktni uticaj će se javiti kao direktna posljedica promjene ovog propisa, iz gore-navednih razloga, na način što će direktno uticati na podjelu odgovornosti privrednih društava zaduženih za vršenje i organizaciju željezničkog saobraćaja. U ovom dijelu Država i regulatorna tijela pri implementaciji predloženog akta neće imati dodatnih troškova, u smislu sprovođenja propisa, nadzora nad radom preduzeća, troškova inspekcijskih pregleda, jer će se postojećim kadrovima i već restrukturiranim društvima omogućiti potpuna implementacija propisa.

Primjena ovog propisa neće izazvati nikakve troškove građanima i privredi tj. malim i srednjim preduzećima, što znači, da i pozitivne posljedice donošenja propisa neće stvoriti dodatne troškove.

5. Procjena fiskalnog uticaja

Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?

Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.

Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.

Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijedena u budžetu za tekucu fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?

Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteći finansijske obaveze?

Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?

Obrazložiti metodologiju koja je korišćena prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.

Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.

Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?

Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.

Za implementaciju ovog propisa, nije potrebno obezbijediti dodatna finansijska sredstva iz Budžeta Crne Gore, niti će implementacija stvarati troškove, koje treba predvidjeti budžetom u narednim godinama.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertska podrška i ako da, kako.

Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i



kako (javne ili ciljane konsultacije).

Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

Prilikom izrade Pravilnika nije korišćenja eksterna ekspertska podrška. U izradi teksta pravilnika učestvovali su predstavnici sva četiri željeznička privredna društva, Direkcije za željeznice i Ministarstva saobraćaja i pomorstva.

7. Monitoring i evaluacija

Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?

Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?

Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?

Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?

Imajući u vidu restrukturiranje željezničkog sistema, tokom izrade Pravilnika smo predvidjeli probleme nastale kao posljedica ovog procesa vezane za regulisanje međusobnih odnosa privrednih društava i samim tim izbjegli potencijalne probleme u implementaciji predloženog Pravilnika.

Za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene ovog Pravilnika zaduženi su Ministarstvo saobraćaja i pomorstva i Direkcija za željeznice.

Datum i mjesto

Podgorica, 27. decembar 2013. godine



Starješina

Bojan Vid

