

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

NAZIV PROPISA

Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti na željeznici

1. Definisane probleme

- 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)?

Donošenjem Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti na željeznici, biće implementiran treći paket EU direktiva, čime će se zaokružiti proces prilagođavanja našeg zakonodavstva sa propisima EU iz oblasti željeznice. Budući da se interoperabilnost zasniva na regulativnim, tehničkim i operativnim uslovima koji moraju biti ispunjeni da bi se omogućio bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova uz postizanje traženoga stepena efikasnosti, ovim Zakonom će biti definisani svi prethodno navedni uslovi, a ključni akcenat je na načinu izdavanja upotrebni dozvola za podsisteme interoperabilnosti kao i izdavanje licenci i sertifikata za bezbjednost, operaterima i upravljaču infrastrukture. Takođe, definisaće se nacionalni registar vozila, stručno osposobljavanje mašinovođa, kao i izdavanje dozvola mašinovođama.

Sve ove komponente je neophodno što prije regulisati, jer će stupanjem na snagu Zakona o željeznici, tržište postati liberalizovano, a strani operateri dobiti mogućnost da saobraćaju na našoj mreži. S tim u vezi, usaglašavanje standarda i propisa sa EU dovodi do operativnijeg funkcionisanja željezničkog sistema, što podiže stepen nivoa bezbjednosti na visok. Takođe, ovaj propis će značajno ojačati ulogu regulatornog organa odnosno Direkcije za željeznice.

2. Ciljevi

- Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?
- Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.

Ciljevi koji se postižu donošenjem predloženog Zakona su: usklađenosti sa evropskim zakonodavstvom, preciziranje prava i obaveza svih učesnika željezničkog saobraćaja u vršenju svojih djelatnosti, kao i jasno definisane obaveze svih privrednih subjekata. 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.

Usaglašavanje propisa i standarda se vrši sa ciljem olakšavanja pristupa svim operaterima, kao i unifikacija načina vođenja evidencije, a sve sa zajedničkim ciljem koji je ujedno i primarni podizanje stepena nivoa bezbjednosti na visok nivo

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).
- **Obrazložiti 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:

1. Željeznička infrastruktura Crne Gore AD;
2. Željeznički prevoz Crne Gore AD,
3. Montecargo AD i
4. 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.

A poslednja treća faza predstavlja privatizaciju teretnog operatera Montecargo AD, Održavanje željezničke infrastrukture i davanje na koncesioni ugovor Željezničke stanice i zemljišta. U toku je raspisan javni poziv za izbor savjetnika, koji će pomoći u procesu odvajanja i privatizacije gore pomenutih društava.

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. Tokom 2011 godine, prevezeno je 728.025 putnika i 1.054.155,20 tona robe.

Kako smo prethodno naveli, opcija "statusa quo" nije primenljiva iz razloga što bi došlo do produbljivanja nedefinisanih odnosa a samim tim i izbjegavanja odgovornosti kao i monopolskog ponašanja privrednih društava u željezničkom saobraćaju.

Preferirana i jedina opcija je donošenje novog zakona jer će se riješiti svi problemi koji su postojali u dosadašnjoj primjeni važećeg zakona i stvoriti osnovi za efikasno i usklađeno upravljanje sa postojećom situacijom željezničkog sistema.

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 (naročito 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 krajnji 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 stanja 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 zakona i podzakonskih akata

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.

Administrativna opterećenja, odnose se na plaćanje licenci, upotrebnih dozvola, a administrativne takse koje se plaćaju pri izdavanju istih, propisane su Zakonom o administrativnim taksama.

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 tekuću 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 prosteći 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.

Primjena propisa će pozitivno uticati na Budžet, jer će naknade za izdavanje licenci i sertifikata biti prihod budžeta. S druge strane, za formiranje tijela za isleđivajne vanrednih događaja, moraće biti obezbijedena sredstva iz budžeta, ali budući da će se formirati jedno tijelo za isleđivanje vanrednih događaja u svim vidovima transporta, a na osnovu više zakona, trenutno nema procjene koliko će to uticati na budžet.

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 zakona korišćena je pomoć konsultantske kuće NTU iz Danske, koji su dodijeljeni kroz predpristupnu pomoć Evropske Unije, tehnička – administrativna podrška kroz IPA projekte

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?

Kako je restrukturiranje željezničkog sistema otpočelo prije par godina, tokom izrade nacrtu zakona smo predviđeli probleme koji su nastali istim, između odnosa privrednih društava i samim tim izbjegli potencijalne probleme u implementaciji predloženog zakona.

Datum i mjesto

18. jun 2013. godine Podgorica



Stavljajući organa predlagača

Brago Lio