

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA	MINISTARSTVO KAPITALNIH INVESTICIJA
NAZIV PROPISA	PREDLOG ZAKONA O DOPUNAMA ZAKONA O UGOVORIMA O PREVOZU U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

1. Definisanje problema

- 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)?

Predlogom zakona o dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju definisana su prava putnika koji koriste usluge autobusnog prevoza u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju. Predmetna prava se prvenstveno odnose na obaveze upravljača autobuskih stanica da obezbijedi licima sa invaliditetom pomoć pri ulasku, kretanju i izlasku sa autobuske stanice, ulasku i izlasku iz autobusa, ukrcaju i iskrcaju prtljaga i uvođenju psa vodiča u autobus. Lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno je da licu sa invaliditetom definisanu pomoć pruža besplatno.

Nadalje, bitno je naglasiti i obaveze koje su sadržane u odredbama kojima se utvrđuju obaveze prevoznika da nadoknadi štetu u slučaju povrede ili smrti putnika koja je nastupila u toku prevoza, u međunarodnom drumskom prevozu putnika. Takođe, definisana je i obaveza prevoznika da nadoknadi štetu u slučaju oštećenja ili gubitka prtljaga putnika u međunarodnom drumskom prevozu putnika.

2. Ciljevi

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

U skladu sa Konvencijom Ujedinjenih nacija o pravima osoba sa invaliditetom, osobe sa invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti, trebaju da imaju istu mogućnost kao i ostali građani, vezano za slobodu kretanja, slobodu izbora i nediskriminaciju, tj. da imaju jednako pravo i mogućnost da koriste usluge javnog autobusnog prevoza putnika. Na ovaj način se realizuju i obaveze predviđene Strategijom za integraciju osoba sa invaliditetom u Crnoj Gori za period 2016-2020 i Strategijom za zaštitu lica sa invaliditetom od diskriminacije period 2017-2021. Navedeno je neophodno iz razloga kako bi se stvorile pravne pretpostavke za uvođenje svih standarda kojima se obezbjeđuje puno uživanje ljudskih prava i sprječavanje ili otklanjanje diskriminacije lica sa invaliditetom.

Licima sa invaliditetom, odnosno licima smanjene pokretljivosti ne smije se ograničiti pravo na prevoz, osim iz razloga koji su opravdani u smislu jednostavnosti i bezbjednosti prilikom ulaska, izlaska ili prevoza, a vezano za samu konstrukciju autobusa. Ova lica, moraju imati pravo na pomoć na autobuskim stanicama. U interesu socijalne uključenosti takva pomoć treba biti besplatna.

3. Opcije

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

Jedina opcija je da se u ovom propisu u kojem su definisana prava putnika propiše i obaveza licima koja upravljaju autobuskom stanicom da obezbijede pomoć licima sa invaliditetom prilikom ulaska, kretanja i izlaska sa autobuske stanice, ulaska i izlaska iz autobusa, ukrcaju i iskrcaju prtljaga i uvođenju psa vodiča u autobus. Vezano za naknadu za štetu nastalu zbog smrti putnika, tjelesne povrede ili oštećenja zdravlja putnika u prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju, takođe jedina opcija je da se predmetno nađe u ovom propisu.

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.**

U prvom redu ova rešenja imaće uticaj na prevoznike koji obavljaju javni prevoz putnika u međunarodnom drumskom saobraćaju. Povećanjem iznosa naknade za štetu nastalu zbog smrti putnika, tjelesne povrede ili oštećenja zdravlja putnika u prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju prevoznik odgovara po putniku do 220 000 € u odnosu na sadašnjih do 75 000 €, prevoznicima će se povećati iznos naknade za polisu osiguranja putnika od nesrećnog slučaja. Takođe, povećanjem za štetu nastalu zbog potpunog ili djelimičnog gubitka ili oštećenja prtljaga, odnosno ručnog prtljaga putniku u prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju prevoznicima će se u tim slučajevima povećati trošak koji u ovom trenutku iznosi 150,00 € po komadu prtljaga ili po putniku do 600,00 €, a povećanje se odnosi na do 1200 € po komadu prtljaga.

Imajući u vidu navedeno, Predlog zakona o dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju je propis čije donošenje i implementacija predstavlja dalje usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa EU *acquis communautaire* u oblasti drumskog prevoza (prava putnika), odnosno odredbe zakona se u ovom slučaju usklađuju sa Uredbom (EU) broj 181/2011 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 16. februara 2011. g. o pravima putnika u autobuskom prevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004. U tom smislu ističemo da su sva povećanja naknada u odnosu na važeći zakon, definisana iz razloga usklađivanja sa predmetnom uredbom, kao vrlo značajnim EU propisom koji definiše prava putnika u drumskom saobraćaju.

Međutim, kako se radi o trostruko većem iznosu za naknadu štete od strane prevoznika, Predlogom zakona o dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju definisali smo da se odredbe članova koje se odnose za štetu nastalu zbog smrti putnika, tjelesne povrede ili oštećenja zdravlja putnika u prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju i za štetu nastalu zbog potpunog ili djelimičnog gubitka ili oštećenja prtljaga, odnosno ručnog prtljaga putniku u prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju, primjenjuju od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji. Odredba člana 16a stav 2 Predloga zakona o dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju ne predstavlja novu normu jer je već bila definisana u smislu člana 16 Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 53/09 i 36/13).

U drugom redu predmetna rešenja su vezana za prava lica sa invaliditetom i imaju uticaj na pravna lica ili preduzetnike koji upravljaju autobuskim stanicama u Crnoj Gori. Takođe, bitno je istaći da su definisane odredbe u vezi boravaka lica sa invaliditetom na autobuskim stanicama već postojale u podzakonskom aktu (Pravila o opštim uslovima prijema i otpreme autobusa i putnika na autobuskim stanicama ("Službeni list CG", br. 19/2019)), i da iste neće predstavljati dodatni namet u smislu dodatnih investicija za autobuske stanice. Pravno lice i preduzetnik koji upravlja autobuskom stanicom u obavezi je da odredi mjesto na kojem lica sa invaliditetom mogu prijaviti svoj dolazak i zatražiti pomoć. Nakon prijave svog dolaska, koje može biti i telefonskim putem, lice koje upravlja autobuskom stanicom je u obavezi da istom obezbijedi pomoć pri ulasku, kretanju i izlasku sa autobuske stanice, ulasku i izlasku iz autobusa, ukrcanju i iskrcaju prtljaga i uvođenju psa vodiča u autobus.

Dopune ovog zakona neće iziskivati dodatne administrativne procedure kod prevoznika.

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 obezbijeđena 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 proistaći 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 Predlog zakona o dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju nije potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz Budžeta Crne Gore.

Implementacijom ovog propisa povećat će se prihod u budžetu Crne Gore po osnovu naplate poreza na povećanu nakadu za premiju osiguranja za polisu osiguranja putnika od nesrećnog slučaja.

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.**

Eksterna ekspertska pomoć nije korišćena kod izrade Predlog zakona o dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju.

U ranoj fazi izrade nacrta dopuna zakona Ministarstvo saobraćaja i pomorstva organizovalo je konsultacije o Nacrtu zakona o dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 53/09 i 36/13). Konsultacije su organizovane, kroz V sjednicu Grupacije za prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju, koja se održala 15. oktobra 2018. godine, sa početkom u 14.00 časova, u prostorijama Privredne komore Crne Gore. Na ovim konsultacijama dostavljen je jedan predlog od strane predsjednika grupacije za prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju g. Veselina Salamadije, da je potrebno novo definisane odredbe čl. 16a i 26a primjenjivati od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji, imajući u vidu da su povećani iznosi za štetu nastalu zbog smrti putnika, tjelesne povrede ili oštećenja zdravlja putnika i iznosi za štetu nastalu zbog potpunog ili djelimičnog gubitka ili oštećenja prtljaga, odnosno ručnog prtljaga putniku u prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju koje prevoznik odgovara po putniku odnosno po jedinici prtljaga

Nakon izrade Nacrta zakona o dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju isti je objavljen na javnu raspravu Ministarstvo saobraćaja i pomorstva organizovalo je javnu raspravu o Nacrtu zakona o dopunama Zakona o ugovorima o drumskom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 53/09 i 36/13) Nacrta zakona o dopunama Zakona o ugovorima o drumskom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 53/09 i 36/13) objavljen je na javnoj raspravi 13. marta 2019. godine u skladu sa Uredbom o postupku i načinu vođenja javne rasprave u pripremi zakona ("Službeni list Crne Gore", br. 12/2012). Javno rasprava je trajala 20 dana. Tokom javne rasprave nijesmo dobili predloge ili sugestije u vezi sa objavljenim nacrtom zakona.

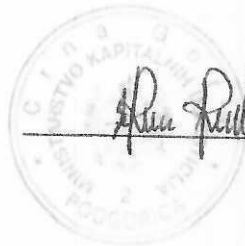
7: Monitoring i evaluacija

- 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?

Monitoring i evaluaciju Predloga zakona o dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju sprovodiće Ministarstvo kapitalnih investicija. Glavni indikator će biti posjedovanje polise osiguranja putnika od nesrećnog slučaja, od strane prevoznika koji obavljaju međunarodni prevoz putnika.

Datum i mjesto

12. jul 2021. godine



Starješina

[Handwritten signature]

REPORT ON THE IMPLEMENTED ANALYSIS OF THE IMPACT ASSESSMENT OF THE REGULATION

NAME OF BODY PROPOSING REGULATION	MINISTRY OF CAPITAL INVESTMENTS
NAME OF THE REGULATION	Proposal Law on Amendments of the Law on Contracts on Carriage in Road Transport

1. Defining the problem

- Which problems should be solved by the proposed act?
- Which are the causes of the problem?
- Which are the consequences of the problem?
- Which are the damaged entities, in what way and to what extent?
- How would the problem evolve without changing the regulation ("status quo" option)?

The draft law on amendments to the Law on Road Transport Contracts deals with the rights of passengers using bus services in domestic and international road transport. The subject-matter rights primarily relate to the obligations of bus station managers to provide disabled persons with assistance in entering, moving and leaving the bus station, entering and leaving the bus, loading and unloading the luggage and introducing the guide dog into the bus. The person managing the bus station is obliged to provide the disabled with the defined assistance free of charge.

Furthermore, it is also important to emphasize the obligations contained in the provisions establishing the obligations of the carrier to compensate for the injury or death of passengers arriving during transportation, in the international road passenger transport. It also defines the obligation of the carrier to compensate for damage to or loss of luggage in international road passenger transport.

2. Goals

- What are the objectives achieved by the proposed regulation?
- Indicate the compliance of these objectives with existing Government strategies or programs, if applicable.

In accordance with the United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities, persons with disabilities or persons with reduced mobility, they should have the same opportunity as other citizens, in terms of freedom of movement, freedom of choice and non-discrimination, i.e. to have the same right and ability to use public bus transport services. In this way, the obligations stipulated by the Strategy for Integration of Persons with Disabilities in Montenegro for the period 2016-2020 and the Strategy for the Protection of Persons with Disabilities from Discrimination in the period 2017-2021 are realized. This is necessary for the reason that legal preconditions for the introduction of all standards that ensure full enjoyment of human rights and the prevention or elimination of discrimination against persons with disabilities are created.

Persons with disabilities, or persons with reduced mobility, shall not be restricted to the right to carriage, except for reasons justified in terms of simplicity and safety when entering, leaving or transporting, in connection with the construction of the bus itself. These persons must be entitled to assistance at bus stations. In the interest of social inclusion, such assistance should be free.

3. Options

- What are the options for fulfilling goals and troubleshooting? (the "status quo" option should always be considered and it is advisable to include a non-regulatory option, unless there is an obligation to pass the proposed regulation).
- Explain the preferred option?

The only option is that in this regulation, which defines the passenger's rights, it is also the duty of the persons managing the bus station to provide assistance to persons with disabilities when entering, moving and leaving the bus station, entering and exiting the bus, boarding and unloading luggage and introducing dog guide in the bus. Regarding compensation for damage caused by the death of a passenger, bodily injury or damage to the health of passengers in international road transport, the only option is to be subject to this regulation.

4. Impact Analysis

- Who and how will most likely be influenced by the solutions in the regulation - list the positive and negative impacts, both direct and indirect.
- What costs will the application of regulations cause to citizens and businesses (especially to small and medium-sized enterprises).
- Whether the positive consequences of adopting regulations justify the costs that it will create.
- Does the regulation support the creation of new commercial entities in the market and market competition.
- Include an assessment of administrative burdens and business barriers.

In the first instance, these solutions will have an impact on carriers who perform public transport of passengers in international road transport. By increasing the amount of the compensation for damage caused by the death of a passenger, bodily injury or damage to the health of passengers in international road transport, the carrier shall pay per passenger 220 000 € in comparison with the current € 75 000, the carrier will increase the amount of the passenger insurance policy for an accident. Also, by increasing for the damage caused by the complete or partial loss or damage of luggage, or hand luggage to the passenger in the carriage in international road transport, the carriers will in these cases increase the cost currently amounting to 150,00 € per piece of luggage or per passenger up to 600, 00 €, and the increase refers to 1200 € per piece of luggage.

Bearing in mind the aforementioned, the Law on Amendments to the Law on Contracts on Road Transport is a regulation whose adoption and implementation represents the further harmonization of Montenegrin legislation with the *acquis communautaire* in the field of road transport (passenger rights), in this case, the provisions of the law are harmonized with Regulation (EU) No 181/2011 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 16 February 2011 on passenger rights in bus transportation and amending Regulation (EC) no. 2006/2004.

However, in the case of a three times higher amount for compensation of damages, the Draft Law on amendments to the Law on Road Transport Contracts defined the obligation that the provisions of the Articles relating to damage arising from the death of a passenger, bodily injury or damage to the health of passengers in transport in international road traffic and for damage resulting from the complete or partial loss or damage of luggage, or hand luggage to a passenger in international road transport, shall apply from the date of accession of Montenegro to the European Union.

In the second line, the relevant solutions related to the rights of persons with disabilities have an impact on the persons managing the bus stations in Montenegro. However, as defined already exists in the by-law, this solution will not constitute an additional fee in terms of additional investments for bus stations.

Amendments to this law will not require additional administrative procedures with the carrier.

5. Estimation of fiscal impact

- Is it necessary to provide financial resources from the budget of Montenegro for the implementation of regulations and in what amount?
- Is the provision of financial resources one-off, or for a certain period of time? Explain.
- Do implementation of regulations arise international financial obligations? Explain.
- Are the necessary financial resources provided in the budget for the current fiscal year, or are they planned in the budget for the next fiscal year?
- Does the adoption of regulations foresee the adoption of bylaws from which it will derive financial obligations?
- Will the implementation of the regulations make revenue for the budget of Montenegro?

- Explain the methodology that is used when calculating financial expenditures / revenues.
- Has there been problems in the precise calculation of financial expenditures / revenues? Explain.
- Were there any suggestions from the Ministry of Finance on draft / proposal of regulations?
- Are the objections received included in the text of the regulation? Explain.

The implementation of the Law on Amendments to the Law on Road Transport Agreements does not require the provision of financial resources from the Budget of Montenegro.

Implementation of this regulation will increase the revenue in the budget of Montenegro on the basis of collection of tax on increased insurance premiums for the insurance policy for accident insurance.

6. Consultation of interested parties

- Indicate whether external expert support was used and if yes, how.
- Indicate which stakeholder groups are consulted, at what stage of the RIA process and how (public or targeted consultations).
- Indicate the main results of the consultations, and which stakeholder proposals and suggestions are accepted or not accepted. Explain.

External expert assistance was not used during the drafting of the Law on amendments to the Law on Road Transport Contracts.

7. Monitoring and evaluation

- What are the potential barriers to the implementation of regulations?
- What measures will be taken during the implementation of regulations in order to fulfil the objectives?
- What are the main indicators by which the achievement of objectives will be measured?
- Who will be responsible for conducting the monitoring and evaluation of the implementation of regulations?

The Monitoring and Evaluation of the Draft Law on Amendments to the Law on Road Transport Contracts will be implemented by the Ministry of Capital Investments. The main indicator will be the possession of a passenger insurance policy from an accident, by carriers operating international carriage of passengers.

Date and place

17. jun 2021

MINISTER
MLADEN BOJANIĆ

