VI. АНАЛИЗА ЕФЕКАТА ЗАКОНА

ИЗВЕШТАЈ О СПРОВЕДЕНОЈ EX-ANTE АНАЛИЗИ ЕФЕКАТА ПРОПИСА

**1. Сагледавање постојећег стања.**

**1) Приказати постојеће стање у предметној области у складу са важећим правним оквиром.**

**Да ли се у предметној области примењује пропис или предметна област није била уређена прописом? Приказати постигнути учинак примене важећег прописа, и проценити да ли је постигнути учинак примене важећег прописа у складу са циљем који је одређен кад је пропис донет, тј. приказати која одступања су примећена од циљне вредности показатеља учинка. Приказати да ли се решења важећег прописа примењују у потпуности и у складу са роковима прописаним у важећем пропису. Приказати доступне информације и вредности других показатеља који се прате у области уколико предметна област није уређена прописом.**

У предметној области примењује се Закон о накнадама за коришћење јавних добара. Закон је у примени од 1. јануара 2019. године. Надлежни органи за утврђивање, наплату и контролу прате обвезнике накнада (структуру и број), наплату накнада (приходе), извршавање обавеза обвезника накнаде у складу са Законом и подзаконским актима, трошкове администрирања, могућност администрирања.

Циљ доношења закона био је да се све накнаде за коришћење јавних добара обухвате једним прописом како би се побољшала транспарентност, и тиме омогућило привредним субјектима да предвиде трошкове пословања у својим областима.

Поред наведеног законом су за све накнаде уређени обвезник, основица, износ по јединици мере, евентуална ослобођења, начин утврђивања и плаћања, као и орган надлежан за утврђивање и наплату, односно пријем пријава.

Законска решења допринела су бољем уређењу накнада за коришћења јавних добара што је резултирало и повећањем прихода.

Решења важећег прописа се претежно примењују у складу са законским решењима и прописаним роковима.

Поред наведеног преко изјављених жалби на решења надлежних органа, достављених захтева за мишљење у вези примене одредаба Закона прати се могућност практичне примене одредаба закона и уочавају проблеми у практичном поступању.

У периоду примене Закона праћени су административни трошкови, усклађеност са другим прописима, односно јасност прописа и применљивост регулативе.

Поступци давања на коришћење одређеног јавног добра прописани су посебним прописима нпр. Законом о пољопривредном земљишту, Законом о енергетици, Законом о рударству и геолошким истраживањима. С тим у вези, поједине измене тих прописа захтевају измену Закона, као нпр. извршена је измена Закона о енергетици према којој је уведена нова лиценца: трговина нафтом, дериватима нафте, биогоривима, биотечностима, компримованим природним гасом, утечњеним природним гасом и водоником, па је с тим у вези неопходно ради усклађивања, увести у Закон компримовани природни гас и утечњени природни гас.

Документ који је од значаја за предложене измене и допуне је:

* Закон и подзаконска акта донета на основу Закона;
* Закон о енергетици („Сл. гласник РСˮ, бр. 40/21);
* Закон о путевима („Сл. гласник РСˮ, бр. 41/18 и 95/18-др. закон);
* Закона о електронским комуникацијама („Сл. гласник РСˮ бр. 35/23);
* План намене радио-фреквенцијских опсега („Службени гласник РС”, број 89/20)

**2) Да ли је уочен проблем у области и на коју циљну групу се односи? Представити узроке и последице проблема.**

Пракса је показала да је неопходно да се пропише ослобођење од накнаде за коришћење заштићеног подручја по основу уласка и коришћења моторног возила у заштићено подручје лицима која имају обрадиве пољопривредне површине унутар заштићеног подручја у циљу смањења трошкова обраде земљишта тим лицима и уједначавања са пољопривредницима који имају пребивалиште у заштићеном подручју.

Пракса је показала да је потребно променити начин израчунавања накнаде за амбалажу која се тренутно утврђује за амбалажу или упакован производ према врсти (папир/картон, пластика, стакло, метал, дрво и остало) и количини амбалаже. Наиме, Уредбом о утврђивању плана смањења амбалажног отпада за период од 2025. до 2029. године ("Службени гласник РС", број 21/25) утврђени су општи и специјални циљеви за рециклажу, који се разликују од структуре и циљева утврђених Уредбом о утврђивању плана смањења амбалажног отпада за период од 2020. до 2024. године ("Службени гласник РС", број 81/20), која је престала да важи. С тим у вези проширен је коефицијент накнаде за следеће материјале: полиетилен, пет, остале врсте пластике и вишеслојну картонску амбалажу.

У области накнада за путеве уочени су недостаци у примени Закона и тумачењу појединих чланова, пре свега у области путарина, а указала се и потреба за додатним усаглашавањем са прописима Републике Србије и правним тековинама ЕУ, али и увођења нових решења у складу са потребама и развојем електронске наплате путарина, па су неопходне измене и допуне важећег закона. С тим у вези, а имајући у виду да учесник у саобраћају који управља моторним возилом не мора нужно бити и власник моторног возила, постоји потреба да се под обвезником путарине обухвате и други корисници моторног возила.

Поред наведеног указала се потреба да се у члану 197. важећег закона у екстерне трошкове дода компонента загађење емисијом CO₂, као и да се дефинише трошак емисије CO₂.

Даље, управљач путева је уочио потребу за увећањем износа висине путарине за дужину путева преко мостова и вијадукта, као и за дужину путева кроз тунеле, због значајног увећања трошкова изградње и одржавања путних објеката, односно могућности финансирања нових и одржавања постојећих путних објеката.

У циљу прикупљања финансијских средстава за одржавања путне мреже која су тренутно недовољна, управљач пута је уочио потребу да се наплати путарина IV категорији возила (тешка теретна возила) и на путевима нижег реда (путеви IМ и путеви IБ реда), на којима постоји слична услуга као и на путевима IА реда.

Поред тога, уочена је и потреба да се бришу постављени паритета за различите категорије возила, имајући у виду да се исти не могу одржати у утврђеном односу за путеве IA реда и за путеве нижег реда (путеви IМ и путеви IБ реда). Током претходних година значајно је проширена мрежа путева IМ и IБ реда који представљају кључне транзитне и регионалне коридоре. Ови путеви су грађени по савременим стандардима, са високим капацитетима, често раздвојеним коловозима и контролисаним приступима. Упркос томе, тренутно се коришћење ових деоница не наплаћује, чиме се губи значајан извор прихода за њихово одржавање, модернизацију и даљи развој.

Пракса је показала да је потребно и возила Горске службе спашавања уврстити у возила која су ослобођена плаћања путарине, а и Законом о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама препознати су као субјект од посебног значаја (поред Црвеног крста и Ватрогасног савеза Србије) и део снага система смањења ризика од катастрофа и управљање ванредним ситуацијама.

Такође, потребно је прецизирати да и возила професионалних ватрогасних јединица, добровољних ватрогасних друштава и ватрогасних јединица правних лица која имају ватрогасну службу организовану по прописима о заштити од пожара користе уређај за ЕНП за пролазак кроз наплатну станицу уколико нису видно обележена на начин да се недвосмислено може утврдити да су у питању моторна возила наведених ватрогасних јединица.

Уочена је и потреба да се изврши измена члана 199. став 3. тачка 3) којом је уређено ослобођење од плаћања путарине лицима која врше изградњу јавног пута, имајући у виду да се не ради о том јавном путу који је под наплатом.

Имајући у виду да је уведена обавеза корисницима моторних возила IV категорије за плаћање путарине искључиво употребом уређаја за ЕНП, потребно је прописати санкцију за непоштовање ове одредбе.

  Уочено је да је потребно допунити члан 265. Закона на начин да се прошири списак субјеката, који не плаћају накнаду за коришћење радио-фреквенција, односно, радиофреквенцијског спектра, имајући у виду шири друштвени значај истих, као и јавни интерес, и то укључујући: службе одбране од поплава, добровољна ватрогасна друштва основана у складу са законом којим се уређује добровољно ватрогаство, других субјеката за потрагу и спасавање.

Уочено је да је Закон потребно ускладити са Правилником о утврђивању Плана нумерације („Службени гласник РС”, број 44/25, у даљем тексту: План нумерације), којим су уведене нове категорије нумерације за које је потребно одредити накнаду. Осим тога, План нумерације не предвиђа више постојање кратких кодова за избор оператора, јер је уочено да се исти не користе. Наиме, Планом нумерације су предвиђени и четвороцифрени кодови за позивање комерцијалних услуга.

Регулаторно тело је уочило да је потребно изменити основицу за израчунавање годишње накнадеза коришћење радио-фреквенција, односно радиофреквенцијског спектра у радиодифузној служби, и то за аналогну радио-дифузију, због ниске накнаде која је утврђена у износу мањем за 10% у односу на 2010. годину, што је проузроковало да око 40 радио-станица плаћају мање од 1.000,00 динара годишње за накнаду за коришћење радио-фреквенција.

Поред тога регулаторно тело је уочило да се потребно увести (у Прилогу 16. Закона тачки 2. подтачка 2.1. у оквиру коефицијента Кт - ширина канала), ширину канала 6,25 KHz са коефицијентом 0,25 ради нивелисања накнада за коришћење радио-фреквенција пропорционално у односу на заузетост радиофреквенцијског спектра.

Такође, уочена је потреба и да се прецизира плаћање накнаде у случају да се једна радио-фреквенција у радио-мрежи користи са различитим ширинама канала.

**3) Да ли постоје неки други разлози за промену (интервенцију) у области у случају да није уочен проблем?**

Један од разлога за доношење закона је стварање основа за даље усклађивање са Директивом 1999/62/EZ Европског парламента и Већа од 17. Јуна 1999. године о накнадама које се наплаћују за коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила, са којом смо делимично усклађени. С тим у вези, преложено је да се у члану 197. важећег закона у екстерне трошкове дода компонента загађење емисијом CO₂, као и да се дефинише трошак емисије CO₂. Наведеним би се финансијски вредновао утицај емисије угљен-диоксида на животну средину и омогућило равномерније распоређивање трошкова који проистичу из тог утицаја и примени политика да „загађивач плаћа”. Поред тога, прописује се и овлашћење за доношење подзаконског акта којим ће се извршити даље усклађивање са Директивом 1999/62/EZ Европског парламента и Већа од 17. јуна1999. године о накнадама које се наплаћују за коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила, а све са циљем да се у наш правни систем преузму прилози ове Директиве и утврде референтене вредности за сваку од компоненти екстерних трошкова (трошкови због загађења ваздуха, емисије CO₂ и штетног утицаја буке) као и граничне емисије штетних гасова за возила.

**2. Утврђивање циља.**

**1) Који циљ је потребно постићи?**

Циљ овог закона је одрживо финансирање изградње, управљања и одржавања целокупне мреже државних путева, уз истовремено успостављање правичног система наплате који одражава различите техничке карактеристике, ниво услуге и безбедносне стандарде појединих категорија путева.

Увођење CO₂ компоненте у структуру накнаде екстерних трошкова, омогућава да се финансијски вреднује утицај емисије угљен-диоксида на животну средину и равномерније распореде трошкови који проистичу из тог утицаја и издвоје у сврху заштите животне средине.

Циљ измена начина утврђивања накнаде за амбалажу је усклађивање са Уредбом о утврђивању плана смањења амбалажног отпада за период од 2025. до 2029. године ("Службени гласник РС", број 21/25) којом је измењена структура циљева за рециклажу, а све ради смањења количине амбалажног отпада која се одлаже на депонију као и усклађивања националних циљева са стандардима Европске Уније.

2) Да ли је циљ који се постиже доношењем прописа усклађен са циљевима важећих планских докумената и приоритетним циљевима Владе?

Циљ који се постиже доношењем овог прописа у погледу амбалажног отпада у складу је са Планом смањења амбалажног отпада за период од 2025. до 2029. године, који је донет Уредбом Владе.

**3) На основу ког показатеља учинка се утврђује да ли је дошло до постизања циља?**

Постизање циљева може се утврдити на основу следећих показатеља учинка:

- Повећање искоришћавања амбалажног отпада (Извештај Агенције за заштиту животне средине)

- Повећање процента рециклирања отпада (Извештај Агенције за заштиту животне средине)

- Смањење емисије гасова и тиме смањење загађења емисијом гасова (Извештај Министарства заштите животне средине)

- Успостављање праведних механизама наплате трошкова инфраструктуре превозницима који би се заснивали на трајању коришћења одређене инфраструктуре и разликовали према трошковима које моторна возила узрокују (Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре).

**4) Дефинисати извор провере и рокове за прикупљање података за праћење примене прописа.**

Надлежни органи за утврђивање, наплату и контролу прате обвезнике накнада (структуру и број), наплату накнада (приходе), извршавање обавеза обвезника накнаде у складу са Законом и подзаконским актима, трошкове администрирања, могућност администрирања. Поред наведеног преко изјављених жалби на решења надлежних органа, достављених захтева за мишљење у вези примене одредаба Закона прати се могућност практичне примене одредаба закона и уочавају проблеми у практичном поступању.

Извештаји Министарства заштите животне средине о испуњењу националних циљева у складу са Планом смањења амбалажног отпада за период од 2025. до 2029. године.

Извештаји Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре о увођењу CO₂ компоненте у структуру накнаде екстерних трошкова, и начину израчунавања и коришћења исте.

**3. Идентификовање опција**

**1) Да ли је циљ могуће постићи применом „status quo” опције? Приказати последице примене „status quo” опције.**

Циљ није могуће постићи применом „status quo” опције.

Наиме, уколико се не би увела CO₂ компоненте у структуру накнаде екстерних трошкова, и начину израчунавања и коришћења исте, не би се омогућило финансијско вредновање утицаја емисије угљен-диоксида на животну средину и равномерније распоређивање трошкова који проистичу из тог утицаја, односно примена политике да „загађивач плаћа”. Такође, не би се омогућило даље усклађивање са Директивом 1999/62/EZ Европског парламента и Већа од 17. јуна 1999. године о накнадама које се наплаћују за коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила.

Уколико се не би изменио начин утврђивања накнаде за амбалажу не би се извршило усклађивање са Уредбом о утврђивању плана смањења амбалажног отпада за период од 2025. до 2029. године ("Службени гласник РС", број 21/25) што би довело до неусклађености структуре циљева за рециклажу (у специјалне циљеве увршћено је више материјала и то стакло, метал, дрво, пластика, полиетилен, пет, остале врсте пластике, папир и вишеслојна картонска амбалажа) и немогућности остваривања планираних циљева.

Ако се не би уредило да се накнада за унапређивање енергетске ефикасности за електричну енергију утврђује и на основу процењене потрошње не би се извршило усаглашавања са Законом о енергетици („Сл. гласник РСˮ, бр. 145/14, 95/18 - др. закон, 40/21, 35/23 - др. закон, 62/23, 94/24), тако да за групу потрошача којима се месечни обрачун врши на основу процењене потрошње не би могла да се утврди накнада у складу са Законом.

Уколико се не би уредило повећање путарине (за мостове и вијадукте, тунеле на основу дужине пута које тим путним објектима прелази возило) не би се обезбедила финансијска средства за њихову даљу градњу и одржавање.

Неувођење наплате путарине на државним путевима IМ и IБ реда који представљају кључне транзитне и регионалне коридоре за возила IV категорије (тешка теретна возила) не би се обезбедило одрживо финансирање изградње, управљања и одржавања целокупне мреже државних путева, уз истовремено успостављање правичног система наплате који одражава различите техничке карактеристике, ниво услуге и безбедносне стандарде појединих категорија путева.

Ако се не уреди могућност плаћања и путем WEB платформе, физичким и правним лицима би се онемогућило да путарину за моторна возила плаћају у складу са развојем технологије.

Уколико се не би изменама закона уредиле у Прилогу 15. категорије нумерације за које је потребно уредити висину накнаде, односно нису предвиђени кратки кодови, предвиђени четвороцифрени кодови за позивање комерцијалних услуга не би се извршило усклађивање са Правилником о Плану нумерације („Службени гласник РСˮ, број 44/25) којим су уведене нове категорије нумерације, чиме би се онемогућило коришћење истих.

Уколико се не би уредило ослобођење од плаћања путарине за возила Горске службе спашавања не би се утицало на смањење ризика од катастрофа и управљања ванредним ситуацијама.

Уколико се не уреди ослобођење за возила које припадају удружењима особа са инвалидитетом не би се утицало на унапређење положаја особа са инвалидитетом.

Ако се не би уредило ослобођење за накнаде за коришћење заштићеног подручја за регистрована активна пољопривредна газдинства која обрађују пољопривредно земљиште у границама заштићеног подручја, пољопривредници који имају имања на територији заштићеног подручја били би оптерећени плаћањем накнаде при сваком уласку у заштићено подручје, што би увећало трошкове пољопривредне производње и довело их у неравноправан положај са другим пољопривредним произвођачима.

Неуређивањем ослобођења од плаћања накнаде за коришћење радио фреквенција добровољним ватрогасним друштвима основаним у складу са законом којим се уређује добровољно ватрогаство и другим удружењима за потрагу и спасавање не би се стимулисало обављање делатности од јавног интереса којима се утиче на спасавање људи и имовине у ванредним ситуацијама.

**2) Да ли је циљ могуће постићи искључиво применом подстицајних, информативно-едукативних, институционално-управљачких или мера за обезбеђивање добара и услуга, без доношења новог или измене постојећег прописа? Навести разлоге због којих се одустало од примене ове опције.**

Применом подстицајних, информативно-едукативних, институционално-управљачких или мера за обезбеђивање добара и услуга, без доношења новог или измене постојећег прописа није могуће постићи циљ, с обзиром да се ради о материји која се може уредити само законом. Нпр. висина накнада, као и измена висине накнада се може уредити, односно изменити само законом, као и ослобођења од плаћања исте. Такође, начин утврђивања, односно измена начина утврђивања накнада (нпр. накнаде за амбалажу) може се уредити само законом.

**3) Које су кључне промене које се прописом предлажу ради постизања циља?**

Прописано је ослобођење од накнаде за коришћење заштићеног подручја по основу уласка и коришћења моторног возила у заштићено подручје лицима која имају обрадиве пољопривредне површине унутар заштићеног подручја у циљу омогућавања обраде земљишта без додатних трошкова и изједначавања са лицима која живе у заштићеном подручју.

Измењен је обвезник путарине у члану 195. важећег закона, из разлога што учесник у саобраћају који управља моторним возилом не мора нужно бити и власник моторног возила. С тим у вези, обвезник путарине је поред власника возач моторног возила, лице које има право коришћења возила, корисник услуге електронске наплате путарине (у даљем тексту: ЕНП), пружалац услуга ЕЕНП.

У члану 197. важећег закона у ставу 5. додаје се још једна компонента ,,екстерних трошкова” а то је ,,загађење емисијом CO₂”, док се предлаже и додавање новог става којим се дефинише ,,трошак емисије CO₂”. Увођење CO₂ компоненте у структуру накнаде екстерних трошкова има за циљ да финансијски вреднује утицај емисије угљен-диоксида на животну средину и да омогући равномерније распоређивање трошкова који проистичу из тог утицаја, као и примена политике да „загађивач плаћа”. Емисије CO₂ директно доприносе климатским променама, што за последицу има раст трошкова ублажавања негативних ефеката (енергетске ефикасности, адаптације инфраструктуре, заштите јавног здравља и сл.). Коначно, важно је да се овим предлогом за допуну врши и даље усклађивање са Директивом 1999/62/EZ Европског парламента и Већа од 17. јуна1999. године о накнадама које се наплаћују за коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила.

У члану 197. став 12. предлаже се измена износа увећања висине путарине за мостове и вијадукте, као и за тунеле, а разлог за ову измену је значајно увећање трошкова изградње и одржавања путних објеката у односу на период када су првобитно прописани проценти увећања чија се измена сада предлаже. Увећање висине путарине по километру за мостове и вијадукте (на основу дужине моста или вијадукта које возило прелази на јавном путу под наплатом) је из разлога што се одржавање мостова и вијадуката разликује у односу на одржавање јавног пута у следећим годишњим активностима (ове активности се не изводе на отвореној деоници пута):

· прање дилатационих справа два пута годишње,

· прање лежишта минимум jедном годишње,

· прање целог објекта два пута годишње (обавезно после зимске службе),

· одржавање бетонских површина (интензивније пропадање бетонских површина и металних склопова услед негативног дејства соли за посипање коловоза),

· одржавање затвореног система за одводњавање у коме је укључено и одржавање сепаратора (чишћење сепаратора минимум једном годишње),

· сложенији преглед стања, изискује специјалну опрему и механизацију за преглед,

· већи трошкове изградње, који се значајно увећавају код сложених и дугих мостова,

· било која поправка на објекту, гледано по метру дужном конструкције је скупља него поправка метра дужног пута, трошкови се значајно увећавају код дужих и сложенијих мостова, где је за најмању поправку на конструкцији потребна монтажа скела.

Одржавање тунела разликује се у односу на одржавање јавног пута у следећим годишњим активностима:

· преглед и одржавање затвореног система за одводњавање у коме је укључено и одржавање сепаратора (чишћење сепаратора минимум једном годишње),

· прање тунела, како површина на којима се одвија саобраћај, тако и бетонске облоге тунела,

· значајно виши трошкови одржавања система за управљање саобраћајем (знакови са измењивим садржајем, различити системи за обавештење унутар тунела),

· одржавање система за заштиту од пожара,

· одржавање система за осветљавање тунела,

· одржавање коловоза у тунелу (углавном се код дужих тунела од 500м ради бетонски коловоз, чије је одржавање скупље и комплексније него асфалтних коловоза),

· одржавање система за вентилацију тунела,

· обавезно именовање управника тунела,

· обавезно успостављање техничког центра који 24 часа прати стање активних система и саобраћаја у тунелу, као и на његовим прилазима,

· дефинисање и поштовање разних процедура у случају ванредних догађаја, код већих тунела стално присуство ватрогасних служби,

· трошкове изградње, се значајно увећавају код сложених и дугих тунела због комплексности изградње,

· било која поправка на објекту, по метру дужном конструкције скупља је него поправка метра дужног пута и да се трошкови значајно увећавају код дужих и сложенијих тунела.

Предложено је брисање става 13. члана 197. важећег закона којом су постављени паритети за категорије возила, јер се не може одржати паритет у истом односу за путеве IA реда и за путеве нижег реда (путеви IМ и путеви IБ реда), где ће путарина бити наплаћивана само за возила IV категорије.

Предлог за измену и допуну члана 197. став 24. је усклађивање са допуном којом је као један од екстерних трошкова уведена и ,,емисија CO₂” за време рада возила. За одређивање висине накнаде за екстерне трошкове, неопходно је утврдити референтене вредности за сваку од компоненти екстерних трошкова (трошкови због загађења ваздуха, емисије CO₂ и штетног утицаја буке) као и граничне емисије штетних гасова за возила. Такође прецизирано је овлашћење за доношење подзаконског акта којим ће се извршити и даље усклађивање са Директивом 1999/62/EZ Европског парламента и Већа од 17. јуна1999. године о накнадама које се наплаћују за коришћење одређених инфраструктура за тешка теретна возила, а све са циљем да се у наш правни систем преузму прилози ове Директиве.

Измена члана 198. којом је предложена измена ставова 7 – 11. настоји се да се у наредном периоду смање субвенционисани корисници јавног пута, па се уређује да се субвенције путем претплате омогуће правним лицима који обављају послове јавног превоза путника у друмском саобраћају (у складу са одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају). Корисници којима су издате месечне и годишње претплатне карте пре ступања на снагу измене и допуне овог Закона ће наставити да користе исте до истека рока на који су издате, а након тога могу плаћати путарину у умањеном износу на друге законом прописане начине (чл. 199. ст. 6. Закона).

У члану 198. став 12. предложена је измена с обзиром да је развојем технологије омогућено физичким и правним лицима да путарину за моторна возила која користе плаћају и путем WEB платформе.

Измена члана 198а је предложена због потребе уређења свих ситуација у којима се корисници јавног пута не придржавају прописаних правила за коришћење аутопута и плаћања путарине. Имајући у виду да је уређење свих ситуација (случајеви непоштовања процедуре наплате путарине), преобимно и да оптерећују текст закона, прописује се правни основ за уређење истих подзаконским актом као и поступак и начин наплате путарине у тим случајевима, и износ путарине који ће бити обрачунат и наплаћен обвезнику.

Предложена измена и допуна члана 199. став 1. тачка 4) односи се на возила Горске службе спашавања која је потребно уврстити у возила која су ослобођена плаћања путарине јер су Законом о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама препознати као субјект од посебног значаја (поред Црвеног крста и Ватрогасног савеза Србије) и део снага система смањења ризика од катастрофа и управљање ванредним ситуацијама.

Предложена измена члана 199. став 3. тачка 3) којом је брисано ослобођење за лица која обављају послове изградње јавног пута из разлога што се у тим случајевима ради о изградњи другог пута, а пут за који се плаћа путарина трпи додатно оптерећење.Предлогом самосталног члана омогућено је привредним друштвима и другим правним лицима, односно предузетницима који обављају послове изградње јавног пута да раније стечена права по одобрењу управљача јавног пута користе до истека рока на који су та одобрења издата.

У члану 199. предложено је и брисање става 4. којим је уређено да се за возила која су у власништву, односно које користи по уговору о лизингу лице са утврђеним инвалидитетом путарина не може плаћати путем уређаја за ЕНП, зато што је наведеним лицима омогућено да пролазе кроз наплатне станице уз помоћ уређаја за ЕНП.

Измена члана 199. став 6. тачка 1) предложена је због тога што управљач државног пута настоји да у наредном периоду укине месечне и годишње претплатне карте за пољопривреднике који су уписани у Регистар пољопривредних газдинстава у складу са прописима који уређују упис пољопривредних газдинстава у регистар, али ће моћи да користе попуст до 10% у складу са чланом 199. став 6. тачка 2) по основу плаћања путарине путем уређаја за ЕНП, а који се ближе уређују подзаконским актима и актима управљача јавног пута.

У Табели 10. Прилога 10. важећег закона предложена је измена и допуна због увођења наплате путарине на државним путевима IМ и IБ реда за возила IV категорије. Циљ увођења наплате путарине на путевима IМ и IБ реда за возила IV категорије јесте да се обезбеди одрживо финансирање изградње, управљања и одржавања целокупне мреже државних путева, уз истовремено успостављање правичног система наплате који одражава различите техничке карактеристике, ниво услуге и безбедносне стандарде појединих категорија путева. Горе наведене категорије возила, која се највише користе у комерцијалне сврхе, највише оштећују путну инфраструктуру и највећим процентом учествују у екстерним трошковима (загађење ваздуха, емисије CO₂ и штетни утицај буке).

 Висина путарине за путеве IМ и IБ реда опредељена је на основу нивоа услуге у односу на путеве IА реда (мањи број саобраћајних трака, ограничења брзине, мањи број сервисних садржаја, безбедносни стандарди), тако да је опредељена на путевима IМ реда: 90% цене по километру пута IА реда, а на путевима IБ реда : 80% цене по километру пута IА реда.

  Предложеном изменом у Прилогу 10. Табела 11 и 11.1, врши се усклађивање са Уредбом о категоризацији државних путева (,,Сл ужбени гласник РС”, бр. 87/23, 24/24, 90/24 и 28/25) и увођењем нове категорије државног пута - мотопута.

Предлажу се измене члана 265. Закона на начин да се проширује списак субјеката, који не плаћају накнаду за коришћење радио-фреквенција, односно, радиофреквенцијског спектра, имајући у виду шири друштвени значај истих, као и јавни интерес, и то: службе одбране од поплава, ради једнаког третмана у односу на службе противградне одбране; добровољна ватрогасна друштва основана у складу са законом којим се уређује добровољно ватрогаство, с обзиром на то да су ватрогасна друштва већ сврстана у повлашћену категорију у смислу члана 5. Правилника о висини и начину плаћања такси за пружање услуга из надлежности Регулаторног тела за електронске комуникације и поштанске услуге („Службени гласник РС”, бр. 92/24 и 95/24), којим је прописана висина таксе за издавање појединачне дозволе за коришћење радиофреквенцијског спектра у износу од 132,00 динара по радио-станици; других субјеката за потрагу и спасавање, који су поред горске службе спасавања, препознати као субјекти од посебног значаја за спровођење мера заштите и спасавања у Републици Србији, организованих у удружења која обављају делатност осталих организација на бази учлањења.

Предлажу се измене у Прилогу 15. Начин утврђивања накнаде за коришћење нумерације због доношења Правилника о утврђивању Плана нумерације („Службени гласник РС”, број 44/25, у даљем тексту: План нумерације), којим су уведене нове категорије нумерације за које је потребно одредити накнаду. Планом нумерације су предвиђени и четвороцифрени кодови за позивање комерцијалних услуга. С тим у вези, у Прилогу 15. тачка 10) је измењена и више не уређује накнаду за кратке кодове за избор оператора (који су брисани из Плана нумерације), већ накнаду за четвороцифрене кодове за позивање комерцијалних услуга.

У Прилогу 16. у подтачки 1.1. предложена је измена основице за израчунавање годишње накнадеза коришћење радио-фреквенција, односно радиофреквенцијског спектра у радиодифузној служби, и то за аналогну радио-дифузију.

Разлог за измену основице je чињеницa да је основица од 8,00 динара утврђена још 2010. године Правилником о висини накнаде за коришћење радио-фреквенција („Службени гласник РС”, број 93/10), чији је доносилац био Регулатор, да би 2018. године Законом о накнадама за коришћење јавних добара („Службени гласник РС”, број 95/18) ова основица чак била умањена за 10%, те сада износи 7,20 динара.

**4) Које опције су разматране приликом израде прописа и навести разлоге због којих се од њих одустало?**

Имајући у виду предложене измене, нису разматране друге опције, јер се предложена материја може уредити само изменом законске регулативе. Наиме, предложене измене се односе на висину накнада (нпр. путарине, накнаде за коришћење радио фреквенција за нове услуге,....), измену начина обрачуна (нпр. накнада за амбалажу), измену основице, прописивање олакшица, а то је све материја која се мора уредити законом.

**5) Која је међународна упоредна пракса у регулисању области?**

Законом о накнадама за коришћење јавних добара уређене су накнаде из различитих области као нпр. рударства, енергетике, пољопривреде, шумарства, водопривреде, саобраћаја (копненог, воденог), заштите животне средине, туризма, телекомуникација. С тим у вези, постоји и веома разноврсна пракса у регулисању области. Стога наводимо међународну праксу која је у вези са извршеним изменама и допунама Закона.

Путарина је уређена у највећој мери у складу са регулативом Европске Уније. У већини земаља које наплаћују коришћење путева нижег реда, висина путарине је нижа за 10–30% у односу на аутопутеве. С тим у вези, предложени проценти за прописивање путарине за тешка теретна возила на државним путевима IМ и IБ реда (90% и 80%) представљају полазну основу и могу се додатно прилагођавати на основу детаљних економских анализа, очекиваних саобраћајних токова и политике Владе Републике Србије. Важно је задржати јасан диференцијал у цени који одражава реалне разлике у инфраструктури, а да се притом обезбеди довољно прихода за одржавање и развој мреже.

Упоредна анализа стања у државама региона и ЕУ показује да се врши наплата за мостове и тунеле, као посебна накнада или је интегрисана у цену путарине, као и да је цена по километру мостова и тунела знатно већа од цене деонице пута по километру (може се израчунати сразмерно предвиђеном времену трајања инфраструктуре и стварних трошкова за изградњу и одржавање).

Иако се приступ, начин, коришћења, обавезе и значај СМС кодова између држава могу значајно разликовати, приликом одређивања накнада узети су у обзир и доступни подаци за сличне накнаде у државама-чланицама Европске уније. У Хрватској накнада за шестоцифрени СМС кôд износи 33,18 евра, у Италији накнада за петоцифрени СМС код износи 55.000 евра, за седмоцифрени 2.775 евра, а у Белгији је накнада одређена у распону од 13 до 129 евра.

Као пример висине накнада у околним државама, у табели је дат упоредни приказ износа накнада за коришћење радио-фреквенција, односно радиофреквенцијског спектра, када би се за обрачун накнада користила методологија која се користи у државама наведеним у датој табели, уз напомену да је у последњој колони дат и предложени износ предметне накнаде. Као пример обрачуна, узете су општине у Србији, са различитим бројем становника: Ивањица - 27.751 становника, Крупањ – 14.399 становника и Ћићевац – 7.860 становника. Подаци о броју становника су по попису из 2022. године.

Износи обрачунатих накнада су дати у динарима.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Општина** | **HNG** | **BUL** | **HRV** | **SVN** | **MNE** | **MKD** | **BIH** | **CZE** | **SRB** | **SRB предлог** |
| Ивањица | 348.309 | 60.000 | 23.364 | 44.462 | 55.312 | 53.524 | 71.980 | 126.000 | 2.997,1 | 6.243,9 |
| Крупањ | 348.309 | 15.000 | 23.364 | 66.693 | 44.250 | 35.683 | 28.320 | 56.040 | 1.036,7 | 2.159,8 |
| Ћићевац | 214.344 | 15.000 | 9.346 | 55.578 | 35.400 | 26.762 | 28.320 | 56.040 | 565,9 | 1.178,9 |

**4. Анализа економских ефеката.**

*1) Да ли се предложеним решењима прописа уводи нови, укида или мења постојећи административни поступак и/или административни захтев за привредне субјекте и који су позитивни ефекти овог решења? Да ли предложена решења утичу на повећање или умањење административних трошкова 1 и колико износи повећање или умањење административних трошкова које сноси привредни субјект?*

Овим законом се не уређују административни поступци.

**2) Да ли се предложеним решењима прописа уводи нова, мења или укида постојећа финансијска обавеза за привредне субјекте? Који су позитивни ефекти увођења нове, измена или укидања обавезе?**

Повећава се обавеза привредним субјектима по основу наплате путарине. Анализа показује да се трошкови путарине највише одражавају на привредне субјекте који врше превоз терета (тешка теретна возила), код којих се повећање креће од 2,8% до 12% у зависности од деониц пута. Наплата путарине на новим деоница има и значајне индиректне користи: повећање проточности саобраћаја и смањење загушења на постојећим правцима, раст фискалних прихода кроз додатне економске активности, побољшање безбедности саобраћаја и квалитета услуге за кориснике.

Поред наведеног смањују се субвенционисани корисници јавног пута а субвенције путем претплате омогућиће се само правним лицима који обављају послове јавног превоза путника у друмском саобраћају (у складу са одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају).

Измена начина утврђивања накнаде за амбалажу и увођење нових материјала (нпр. ПЕТ, осталу пластику, вишеслојну картонску амбалажу и др.) као и повећање коефицијента нaкнaдe зa пoнoвнo искoришћeњe и рeциклaжу утицаже само на обвезнике који нису испунили опште и специфичне националне циљеве, односно обвезнике који нису уговором пренели обавезу на оператера. Имајући у виду да је мали број обвезника ове накнаде, повећање овог трошка је од незнатног утицаја.

Предложеним изменама члана 265. Закона на начин да се проширује списак субјеката, који не плаћају накнаду за коришћење радио-фреквенција, односно, радиофреквенцијског спектра, смањују се финансијске обавезе појединих корисника, као нпр. службама одбране од поплава, добровољним ватрогасним друштвима; другим субјектима за потрагу и спасавање, који су поред горске службе спасавања, препознати као субјекти од посебног значаја за спровођење мера заштите и спасавања у Републици Србији, организованих у удружења која обављају делатност осталих организација на бази учлањења.

У Прилогу 16. Закона предложена је измена тачке 2. подтачка 2.1. тако што је у оквиру коефицијента Кт - ширина канала, додата ширина канала 6,25 KHz са коефицијентом 0,25. На овај начин се нивелише накнада за коришћење радио-фреквенција пропорционално у односу на заузетост радиофреквенцијског спектра. Уводи се нова вредност коефицијента 0,25 за коришћење ширине канала од 6,25 КHz, односно двоструко мања накнада за ову ширину канала, у односу на коришћење ширине канала од 12,5 KHz.

Уведене су нове категорије нумерације за четвороцифрене, петоцифрене и шестоцифрене кодове за позивање комерцијалних услуга, односно комуналних услуга. Накнада за те кратке кратке кодове одређена је у распону од 6.000 до 270.000 динара узимајући у обзир врсту услуге (за услуге комуналног паркирања у зонама на нивоу градова и локалних самоуправа, остале услуге се односе на забавне и комерцијалне потребе, односно садржаје) и дужину кода.

У Прилогу 16. у подтачки 1.1. предложена је измена основице (повећање основице) за израчунавање годишње накнадеза коришћење радио-фреквенција, односно радиофреквенцијског спектра у радиодифузној служби, и то за аналогну радио-дифузију.

Разлог за измену основице je чињеницa да је основица од 8,00 динара утврђена још 2010. године Правилником о висини накнаде за коришћење радио-фреквенција („Службени гласник РС”, број 93/10), чији је доносилац био Регулатор, да би 2018. године Законом о накнадама за коришћење јавних добара („Службени гласник РС”, број 95/18) ова основица чак била умањена за 10%, те сада износи 7,20 динара.

Предложено ослобођење за оператора дистрибутивног система електричне енергије представља усклађивање са ослобођењем прописаним Законом о енергетици за обавезу плаћања накнаде за службеност пролаза на земљишту у јавној својини, и исто се примењује тако да нема утицаја на приходе буџета, односно управљача железничке инфраструктуре.

*3) Да ли се предложеним решењима прописа уводи нова, мења или укида постојећа обавеза која утиче на повећање или умањење трошкова производње и/или пружања услуга које сноси привредни субјект? Колико износи повећање или умањење ових трошкова? Да ли се обавеза може испунити на домаћем тржишту и да ли је рок за испуњење обавезе примерен? Који су позитивни ефекти увођења нове, измена или укидања обавезе?*

Предложеним решењима се не уводи обавеза која је од утицаја на цену пружања услуга, односно директне трошкове производње које сноси привредни субјект, али би могла бити од утицаја на повећање трошкова пружања цене услуга уколико би се знатно променила њена висина. Нпр. значајно повећање путарине би могло бити од утицаја на цену пружања услуга. Међутим, спроведена анализа је показала да трошкови привредних субјеката по основу трошкова превоза, због повећања путарине се повећавају за 2,53% до 11,5% за тешка теретна возила, у зависности од пређене деонице пута.

**4) На који начин ће предложена решења прописа утицати на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту?**

Предложена решења нису од знатног утицаја на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту.

**5) На који начин ће предложена решења прописа утицати на конкуренцију?**

Предложена решења нису од утицаја на конкуренцију.

**6)На који начин ће предложена решења прописа утицати на микро, мале и средње привредне субјекте (ММСП)?**

Предложена решења у области путарине повећаће свакако трошкове превоза свих учесника на тржишту, укључујући и микро, мале и средње привредне субјекте, а висина оптерећења свакако ће зависити од учесталости превоза.

**5. Анализа ефеката на друштво.**

1) Да ли се предложеним решењима прописа уводи нови, укида или мења постојећи административни поступак за грађане и који су позитивни ефекти овог решења? Да ли предложена решења прописа утичу на повећање или умањење административних трошкова и колико износи повећање или умањење административних трошкова које сносе грађани?

Предложеним решењима се не уводе нови административни поступци имајући у виду да се овим законом уређују накнаде за коришћење јавних добара и с тим у вези начин утврђивања и плаћања обавеза накнаде.

2) Да ли се предложеним решењима прописа уводи нова, мења или укида постојећа финансијска обавеза за грађане?

Уређењем да основица накнада за унапређење енергетске ефикасности може бити и процењена количина електричне енергије коју оператор система доставља снабдевачу за одређени обрачунски период, у складу са прописима којима се уређује област енергетике може довести до измене постојеће обавезе, али у овом моменту није могуће утврдити прави ефекат из разлога што нису донета подзаконска акта из области енергетике којима се та материја детаљно уређује.

Повећање путарине утицаће на повећање трошкова грађана за превоз државним путевима, али је анализа показала да је тај утицај мали. Наиме повећање путарине за грађане износи око 2,53% до 12, 8% у зависности од деонице пута (у апсолутном износу путарина се повећава за око 100 динара за пређене целе деонице пута (нпр. Београд Прешево, Београд Димитровград) за путничка моторна возила.

Умањиће се обавеза по основу накнаде за коришћење заштићеног подручја власницима регистрованих активних пољопривредних газдинстава која обрађују пољопривредно земљиште у границама заштићеног подручја.

3) Да ли се предложеним решењима прописа уводи нова, мења или укида постојећа обавеза која утиче на трошкове живота?

Преложена решења не утиче на трошкове живота јер се ради о повременим захтевима за издавање списа, односно вршења радњи органа.

4) На који начин предложена решења прописа утичу на доступност, квалитет и цене роба и услуга од значаја за животни стандард становништва?

Предложена решења прописа не утичу на доступност, квалитет и цене роба и услуга од значаја за животни стандард становништва.

5) На који начин предложена решења прописа утичу на тржиште рада, запошљавање, услове за рад и синдикално удруживање?

Предложена решења прописа не утичу на тржиште рада, запошљавање, услове за рад и синдикално удруживање.

6) На који начин предложена решења прописа утичу на здравље људи?

Предложена решења прописа нису од директног утицаја на здравље људи. Међутим, увођење CO₂ компоненте у структуру накнаде екстерних трошкова има за циљ да финансијски вреднује утицај емисије угљен-диоксида на животну средину и да омогући равномерније распоређивање трошкова који проистичу из тог утицаја, што за последицу има ублажавање негативних ефеката на заштиту јавног здравља.

Поред наведеног кажњавањем обвезника који неиспуњавају опште и специфичне циљеве, утицаће на корекцију њиховог понашања, повећања рециклирања амбалажног отпада што ће индиректно имати позитиван утицај на здравију животну средину и на здравље људи.

7) На који начин предложена решења прописа утичу на обим остваривања права на правично суђење, приступачност јавним површинама и објектима и приступ информацијама? На који начин предложена решења утичу на квалитет и доступност јавних услуга, услуга система социјалне заштите, система здравствене заштите и система образовања, као и других јавних услуга, нарочито у контексту заштите и унапређења права припадника осетљивих друштвених група?

Предложено решење да се омогући електронско плаћање путем електронског платног система олакшаће доступност јавних услуга органа, а одређене јавне услуге као што је нпр. издавање одређених уверења (нпр. пореска уверења), извода (нпр. из матичних књига), издавање одређених дозвола (нпр. за транспорт) биће у потпуности аутоматизовано, тако да грађани и привреда неће имати губитак времена и новца за одлазак на шалтере надлежних органа.

8) На који начин предложена решења прописа утичу на доступност културних садржаја и очување културног наслеђа?

Предложена решења нису од утицаја на доступност културних садржаја и очување културног наслеђа.

9) Да ли предложена решења прописа имају различите ефекте на жене и мушкарце, тј. родну равноправност? Описати те ефекте. Да ли пропис повећава или умањује родну равноправност? Које мере су предвиђене за ублажавања потенцијалних негативних ефеката прописа на родну равноправност?

Предложена решења прописа нису од утицаја на родну равноправност.

**6. Анализа ефеката на животну средину и климатске промене.**

1) На који начин предложена решења прописа утичу на животну средину?

Предложена решења нису од директног утицаја на животну средину. Међутим, увођење CO₂ компоненте у структуру накнаде екстерних трошкова има за циљ да финансијски вреднује утицај емисије угљен-диоксида на животну средину и да омогући равномерније распоређивање трошкова који проистичу из тог утицаја, као и примена политие да „загађивач плаћа”. Емисије CO₂ директно доприносе климатским променама, што за последицу има раст трошкова ублажавања негативних ефеката (енергетске ефикасности, адаптације инфраструктуре, заштите јавног здравља и сл.).

Разлог за измену начина утврђивања накнаде за амбалажу темељи се на чињеници да је потребно да се амбалажни отпад из индустрије, сектора услуга и домаћинства одвојено сакупља, рециклира или користи за добијање енергије у складу са прописаним циљевима. Наиме, рециклирање позитивно утиче на здравље и животну средину смањењем загађења ваздуха, воде и земљишта, очувањем природних ресурса и смањењем количине отпада који завршава на депонијама. Ово доприноси бољем јавном здрављу јер мање загађења значи мање респираторних и других болести повезаних са загађењем.

**7. Анализа управљачких ефеката.**

1) Које активности је потребно спровести и у којим роковима како би се омогућила примена прописа? Која организациона јединица унутар органа, односно организације који врше јавна овлашћења, је одговорна за спровођење ових активности?

Министар надлежан за послове саобраћаја треба да донесе подзаконски акт у области путарине којим ће се уредити основна начела за расподелу трошкова и прорачун путарина, минимални захтеви за наплату накнаде за екстерне трошкове и референтне вредности накнаде за екстерне трошкове (трошкови због загађења ваздуха, емисије CO₂ и штетног утицаја буке), оквирно утврђивање категорије возила у односу на број осовина, највећу дозвољену масу и степен оштећења коловоза, граничне емисије штетних гасова, начин и поступак ослобађања од наплате путарине, начин остваривања права на попуст и критеријуме за остваривање права на попуст.

У области путарине поступак, случајеве у којима се спроводи ванредни поступак наплате путарине и начин обрачуна висине путарине у ванредном поступку наплате путарине потребно је да ближе уреди министар надлежан за послове саобраћаја.

2) Одредити капацитете органа, односно организације који врше јавна овлашћења који је потребно ангажовати за примену прописа. Да ли су капацитети довољни за примену прописа?

За примену решења овога прописа није потребно ангажовати додатне капацитете. Наиме, у примени предложених решења учествују Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарство заштите животне средине, Министарство рударства и енергетике, Министарство информисања и телекомуникација, Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде. Обим предложених решења не захтева повећање постојећих капацитета тих органа.

3) На који начин предложена решења прописа утичу на ефикасност, одговорност и транспарентност рада органа, односно организација који врше јавна овлашћења надлежних за примену прописа?

Предложено решење којим се прецизира надлежност за одлучивање у поступцима поднетих жалби на решења којим се утврђује накнада за коришћење заштићеног подручја, односно решења којима се утврђује право на олакшицу за активности које су утврђене програмом управљања заштићеним подручјем и непосредно доприносе унапређењу стања, презентацији и промоцији вредности заштићеног подручја доприноси прецизнијем уређењу надлежности између органа и решавању код поднетих жалби.

Поред наведеног, изменама у члану 5. овог закона, уређује се нов надлежност надлежног покрајинског органа да прими податке о утврђеној обавези накнаде за тромесечни период на прописаном обрасцу који му доставља обвезник накнаде за коришћење рибарског подручја које се налази на територији аутономне покрајине.

4) На који начин предложена решења прописа утичу на владавину права?

Предложена решења омогућавају једнакост примене прописа за све учеснике.

**8. Анализа финансијских ефеката.**

1) Колико износе јавни расходи примене прописа и из којих извора финансирања ће се обезбедити средства?

За примену прописа неће бити потребни додани извори финансирања.

2) Какве ће ефекте предложена решења прописа имати на јавне приходе и расходе?

У 2024. години укупни приход од наплате путарине износио је 48,1 милијарду динара. У 2026. години планирано је увођење наплате на четири нове деонице државних путева у Републици Србији. Укупан очекивани додатни приход од наплате путарине на овим деоницама износи 5,1 милијарду динара годишње. Тиме би се укупан посматрани приход од путарине повећао на 53,2 милијарде динара, што представља раст од 10,6%.

(Процене прихода од наплате путарине за сваку нову деоницу су следеће: Деоница 1 – Државни пут 1А реда-Обилазница око Београда: 2,5 милијарди динара; Деоница 2 – Делови аутопута који нису под наплатом: 1,5 милијарда динара; Деоница 3 – Државни пут 1Б реда- Параћин Бор: 0,6 милијарди динара; Деоница 4 – Државни пут 1М реда-Шабац-Лозница: 0,5 милијарди динара). Анализа је спроведена на основу следећих параметара:Просечан годишњи дневни саобраћај (возила IV категорије) у 2024. години, Дужина деонице у километрима, цена по км пута, приход од наплате путарине за 2024. годину и приход од наплате путарине на новим деоницама.

Приликом посматрања и предвиђања ефеката увођења наплате путарине на путевима нижег реда, потребно је имати у виду да ће се имплементација система одвијати сукцесивно, по фазама, како у 2026. години за поменуте 4 деонице, тако и даље за друге државне путеве. Из саобраћајне слике кретања возила је изузета саобраћајна слика возила која су ослобођена плаћања путарине (у складу са Законом о накнадама за коришћење јавних добара). Као резултат анализе ефеката добијен је годишњи приход у износу од 2.017.253.110 динара, односно 17.232.436,23 евра, који представља разлику наплаћених возила према свим релацијама из постојећег ценовника и новог ценовника за увећаним накнадама за путне објекте. За анализу су коришћени следећи параметри: цена путарине по километру, актуелне цене путних објеката; увећане цене за путне објекте из овог предлога; подаци о саобраћајној слици кретања возила; приход од наплате путарине за 2024. годину. Ако добијени приход упоредимо са приходом из 2024. године, који је износио 48,2 милијарде динара, добићемо увећање од око 4,19% на годишњем нивоу. У дугорочном смислу, треба имати у виду пораст саобраћаја (годишњи пораст промета возила око 9%), усклађивање цена путарине са годишњим индексом потрошачких цена, евентуално мењање цена путарине и изградњу нових деоница аутопута.

**9. Анализа ризика.**

1) Навести кључне ризике за примену прописа. Које мере ће бити предузете како би се смањила вероватноћа настанка ризичних догађаја, односно умањили њихови ефекти, које мере ће бити предузете уколико се ризик оствари?

Нема кључних ризика за спровођење овог прописа.