АНАЛИЗА ЕФЕКАТА ПРЕДЛОГА ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ТРАНСПОРТУ ОПАСНЕ РОБЕ

ПРИЛОГ 2:

**Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже**

1. Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности?

Доступни показатељи који се прате у овој области су:

* овлашћена тела за оцењивање усаглашености типа амбалаже, односно, посуда под притиском или цистерне за транспорт опасне робе: 3 (три),
* именована тела за оцењивање усаглашености возила за транспорт опасне робе у друмском саобраћају: 5 (пет),
* именована тела за оцењивање усаглашености према Уредби о покретној опреми под притиском: 9 (девет),
* именована тела за оцењивање усаглашености цистерне за транспорт опасне робе у железничком саобраћају: 4 (четири),
* именована тела за оцењивање усаглашености цистерне за транспорт опасне робе у друмском саобраћају: 4 (четири).
* привредна друштва која имају лиценцу за вршење струче обуке за издавања сертификата за безбедност физичким лицима, у складу са чланом 40. овог закона:
* за возаче: 10;
* за лица са сертификатом о специјалистичком знању из област ADN: 2.

Када је у питању број тела (правних лица) у РС који имају овлашћење за контролу брода за транспорт опасне робе, чињеница је да контролисање и испитивање брода за транспорт опасне робе обављају призната класификациона друштва у складу са Мултиратералним споразумом ADN. У сваком случају, број тела који имају овлашћење за контролу брода за транспорт опасне робе адекватан је потребама.

Издавање сертификата је искључиво право министарства.

Тачан број пунилаца у овом тренутку немамо, али је, у сваком случају, број који задовољава потребе.

Именовање тела за оцењивање усаглашености амбалаже, посуде под притиском, цистерне или возила за транспорт опасне робе врши Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (у даљем тексту: Министарство), у складу са међународним потврђеним споразумима ADR/RID/ADN, Законом о транспорту опасне робе („Службени гласник РС” бр. 104/16, 83/18, 95/18 – др. закон, 10/19 – др. закон) (у даљем тексту: ЗОТОР), Уредбом о начину именовања и овлашћивања тела за оцењивање усаглашености („Службени гласник РС” број 98/09) и Уредбом о именовању тела за оцењивање усаглашености („Службени гласник РС”, број 18/22) и појединачним правилницима донетим на основу ЗОТОР.

Укупан број издатих решења о признавању амбалаже, покретне опреме под притиском, односно цистерни које нису произведене у Републици Србији, за период од јанура 2019. године до данас, износи 153.

Број важећих издатих решења којим се овлашћуje стручно лице и којим се стручном лицу додељује жиг (члан 13. ЗОТОР) износи 19.

Такође су доступни показатељи који се односе на овлашћења за:

* стручну обуку кандидата за обављање послова возача возила за транспорт опасне робе врше привредна друштва, односно друга правна лица, на основу овлашћења за вршење стручне обуке која су испунила услов према Правилнику о условима за издавање, односно одузимање овлашћења за стручно оспособљавање кандидата за возача возила за транспорт опасног терета (,,Службени гласник РС”, број 64/13): 18 (осамнаест),
* за стручну обуку кандидата за Саветника за безбедност у ТОР врше привредна друштва, односно друга правна лица, која на основу лиценце за стручну обуку кандидата за саветника за безбедност у транспорту опасне робе у друмском (ADR), железничком (RID) и водном (ADN) саобраћају који су испунили услове према Правилнику о условима које мора да испуњава привредно друштво, односно друго правно лице којем се издаје Лиценца за стручно оспособљавње кандидата за Саветника: 14 (четрнаест),
* повећања броја извештаја саветника говори да се учесници у транспорту опасне робе из године у годину ангажовала више саветника за безбедност
* 2023. године – 861 извештаја
* 2022. године - 666 извештаја
* 2021. године – 583 извештаја
* 2020. године – 417 извештаја
* за стручно оспособљавање кандидата за лице са Сертификатом о специјалистичком знању из области ADN: 2 (два).

Према регистрима који се воде код Министарства, од јануара 2019. до данас, издато је:

* 10.016 ADR сертификата за возаче возила у транспорту опасне робе,
* 810 сертификата за Саветнике (ADR и/или RID и/или ADN) у ТОР и
* 192 сертификата за лице са Сертификатом о специјалистичком знању из области ADN.

Свако привредно друштво које се бави транспортом опасне робе у складу са Мeђународним споразумом ADR/RID/ADN мора иматити ангажованог саветника за безбедност у транспорту опасне робе. Саветници за безбедност примарно обављају послове праћења захтева које се односе на транспорт опас робе, саветовање предузећа у активностима везаним за транспорт опасне робе и остало послове прописане одељком 1.8.3. наведених споразума.

Сертификат о специјалистичком знању издаје се посади брода која сагласно одредбама ADN мора поседовати. Поглавље 8.2 АДН прописује да Сертификат о специјалистичком знању из области ADN стиче лице које је завржило основни курс о бродовима за суви терет односно основни курс о танкерима, комбиновани курс, односно посебни курс о посебним знањима о гасовима и посебни курс о посебним знањима о хемикалијама. Обука се мора обавити и испит положити у Републици Србији.

1. Да ли се у предметној области спроводи или се спроводио документ јавне политике или пропис? Представити резултате спровођења тог документа јавне политике или прописа и образложити због чега добијени резултати нису у складу са планираним вредностима.

У области транспорта опасне робе не спроводи се ни један документ јавне политике.

1. Који су важећи прописи и документи јавних политика од значаја за промену која се предлаже и у чему се тај значај огледа?

Постоје одређене области као што су рецимо заштита животне средине или подизање нивоа безбедности у различитим видовима саобраћаја или пак подизање нивоа безбедности транспорта опасних материја, које су предмет уређења различитих закона, сваког од њих са становишта надлежности референтног министарства.

Као општи циљ чијем остваривању стреме закони иако из различитих области, је свакако заштита животне средине. Како је циљ сваког од ових закона заштита животне средине, различита министарства, свако у оквиру својих надлежности, на различите начине доприносе остваривању овог циља. Постизањем општег циља, обезбеђује се остваривање права човека на живот и развој у здравој животној средини, те уравнотежен однос привредног развоја и заштите животне средине у Републици Србији. Постизање ових циљева могуће је једино синхронизованим активностима свих релевантних институција, уз јасно дефинисан и интерресорно осклађен законодавни оквир. Управо због тога, да би се остварили циљеви закона којим се регулише област транспорта опасне робе, неминовно је да постоји усклађеност са прописима из области заштите животне средине, безбедности саобраћаја на путевима као и прописима којима се регулише инспекцијски надзор.

1. Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема.

Током примене прописа уочени су проблеми чијим решењем би се битно унапредила постојећа пракса.

Између осталих, то су и:

1. проблем преплитања надлежности појединих државних органа, организација и других институција, што је за последицу имало отежану и недоследну примену прописа (на пример: чланом 45. у ставу 1. нису били обухваћени ванредни догвађаји када није дошло до саобраћајне незгоде већ се десило расипање, разливање или друга врста ослобађања опасне робе). С друге стране, постоје ситуације када могу поступати инспектор и/или полицијски службеник (на пример: Ако инспектор и/или полицијски службеник у поступку вршења контроле учесника у друмском саобраћају утврди неправилности код учесника у транспорту које би могле утицати на безбедност људи, имовине, односно заштиту животне средине, дужан је да то возило које превози опасну робу искључи из саобраћаја, уз издавање возачу Листе за утврђивање повреде прописа у друмском саобраћају, и о томе одмах обавести министарство и полицију).

Инспектор и/или полицијски службеник може уз пратњу упутити возило које превози опасну робу до места где се возило може безбедно паркирати.

1. интензивне измене других националних прописа ради усклађивања са међународним прописима (ADR/ADN/RID) и захтевима свакодневнице, наметнули су потребу усклађивања овог закона са осталим националним прописима као што су прописи којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима, технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености са прописима којима се уређује инспекцијски надзор;
2. указала се потреба за јасним дефинисањем поступања и дужности учесника у транспорту опасне робе приликом спровођења инспекцијског надзора;
3. континуирана потреба за даљим унапређењем безбедности приликом обављања транспорта опасне робе.
4. Која промена се предлаже?

Предвиђена је измена и допуна закона у више чланова, ради:

1. јаснијег одређивања и разграничења надлежности државних органа и организација тако што су у чл. 45, 46. и 46А прецизније дефинисан начини поступања у случају ванредних догађаја, саобраћајних незгода као и контроле на путу коју обављају инспектор за транспорт опасне робе и полицијски службеник а осталим члановима који нису мењани јасно су дефинисане надлежности инспектора за транспорт опасне робе којe полицијски службеници немају овлашћење да врше. Полицијски службеници у вршењу контроле не примењују одредбе Закона о инспекцијском надзору тако да према важећем закону нису имали основ за искључење возача из саобраћаја што су полицијски службеници могли јер примењују поменути закон. Чланом 46А уведена је могућност да се искључење возача из саобраћаја врши по овом закону а не само по Закону о инспекцијском надзору.
2. усклађивања овог закона са осталим релевантним националним прописима као и са међународним прописима (ADR/ADN/RID), тако што је на пример брисан члан 54. став 3. и измењен став четири истог члана јер према мулитилатералном споразуму испитивање и контролисање брода врши искључиво класификационо друштво. Такође у закону је грешком било наведено да Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу врши оцењивање усаглашености бродова што као поступак не постоји према ADN споразуму.

Из разлога безбедности, како би се увела двострука провера а имајући у виду да се у Србији годишње одобри у просеку седам-осам типова амбалаже или цистерни за транспорт опасне робе, министарство је одлучило да убудуће искључиво надлежни орган врши издавање одобрења за тип а техничку процену за потребе министарства ће вршити новоуведена овлашћена тела. Оваква могућност је дата у мултилатералним споразумима ADR/RID а додатно је описана изменама и допунама ових споразума у верзији за 2023. годину са којима смо се усагласили закључком Владе. Именована тела и даље настављају са радом на пословима испитивања и контролисања за потребе периодичног контролисања, међуконтролисања и ванредних провера које и сад обављају. Захтеве за овлашћивање ће подносити нека именована тела која буду имала интерес да за тако мали број контролисања и испитивања улазе у ову процедуру.

1. јасног дефинисања обавеза учесника у транспорту опасне робе у односу на поступајућег инспектора као што је то дефинисано изменама чл. 18. до 29. где су прописане обавезе учесника у транспорту опасне робе.
2. Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Проблеми који ће се решити доношењем овог закона не би се могли решити доношењем подзаконских аката, односно предузимањем других мера у обављању послова државне управе, већ искључиво доношењем овог закона, с обзиром да је реч о питањима и односима који су предмет уређивања законом.

Циљеви који се постижу доношењем овог закона првенствено су усмерени на унапређење безбедности приликом обављања транспорта опасне робе, успостављање вишег степена ефикасности у раду свих субјеката у овој области, поновно увођење овлашћених тела за оцењивање усаглашености амбалаже, покретне опреме под притиском и цистерни, отклањање нејасноћа у примени закона, отклањање недостатака и правних празнина у важећем закону, детаљније и јасније уређење појединих питања и института.

Oвим изменама и допунама Закона извршиће се усклађивање са појединим националним прописима, као што су прописи којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима, технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености и прописи којима се уређује инспекцијски надзор, а што је могуће постићи једино и искључиво изменом и допуном закона.

1. На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне групе на које ће промена имати непосредан односно посредан утицај.

Предложене измене ће утицати на учеснике у транспорту опасне робе.

Учесник у транспорту опасне робе је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који је пошиљалац, превозник, прималац, утоварилац, пакер, пунилац, корисник контејнер-цистерне, односно преносиве цистерне, корисник кола цистерне, управљач железничке инфраструктуре, истоварилац, организатор транспорта, као и свако привредно друштво, друго правно лице или предузетник чија делатност обухвата припрему за транспорт и транспорт опасне робе.

Дакле, учесници у ТОР су:

* *пошиљалац* - привредно друштво, друго правно лице или предузетник, које у своје име и за свој рачун, или за неко треће лице отпрема опасну робу;
* *превозник*  ( у унутрашњем водном саобраћају је возар) је привредно друштво, друго правно лице или предузетник, које обавља превоз са или без уговора о превозу;
* *прималац* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник у складу са уговором о превозу. Ако се транспорт врши без уговора о превозу, тада је прималац привредно друштво, друго правно лице или предузетник који преузима опасну робу након њеног приспећа;
* *утоварилац* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник, које:

1. утовара упаковану опасну робу, малe контејнерe или преносивe цистернe на или

у кола (RID), возило (ADR), брод (ADN) или контејнер,

1. утовара контејнер, контејнер за робу у расутом стању, MEGC, контејнер-

цистерну или преносиву цистерну на возило, кола или брод,

1. утовара возило или кола на или у брод (ADN);

* *пакер* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник, које пакује опасну робу у амбалажу, укључујући велику амбалажу и IBC, а по потреби припрема комаде за отпрему за транспорт;
* *пунилац* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник, које пуни опасну робу у:

(1) цистерну (возило-цистерну, возило са демонтажном цистерном (ADR), кола-цистерну, кола са демонтажном цистерном (RID), преносиву цистерну или контејнер-цистерну и покретну посуду под притиском),

(2) MEGC (*multiple-elements gas containers*),

(3) велики контејнер или мали контејнер за робу у расутом стању,

(4) контејнер за транспорт робе у расутом стању,

(5) возило за транспорт робе у расутом стању,

(6) батеријско возило,

(7) кола за транспорт робе у расутом стању,

(8) батеријска кола,

(9) брод,

(10) бродски танк;

* *корисник контејнер-цистерне, преносиве цистерне, кола цистерне или брода* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник, на чије су име контејнер-цистерна, преносива цистерна, кола цистерна или брод регистровани или дозвољени за саобраћај;
* *истоварилац* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник, које:

1. истовара упаковану опасну робу, малe контејнерe или преносивe цистернe на или у кола (RID), возило (ADR), брод (ADN) или контејнер,
2. истовара контејнер, контејнер за робу у расутом стању, MEGC, контејнер-цистерну или преносиву цистерну на возило, кола или брод,
3. истовара возило или кола на или у брод (ADN);
4. Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?

Не постоје важећи документи јавних политика којим би се могла остварити жељена промена.

1. Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Неопходне промене није могуће остварити применом важећих прописа. Неопходно је доношење односно изменама и допуна постојећег закона.

1. Квантитативно (нумерички, статистички) представити очекиване трендове у предметној области, уколико се одустане од интервенције (*status quo*).

Немамо податке који би омогућили квантитативно представљање трендова уколико се одустане од интервенције.

Међутим, уочљив је глобални тренд повећаног развоја свести о значају превентивне заштите животне средине. С друге стране, привредним и економским развојем и јачањем повезаности, питање превенирања инцидената и акцидената приликом превоза опасне робе добија на значају. Отуда, модеран и одржив правни оквир у области транспорта опасне робе је неопходан док одустајање од неопходне интервенције, није опција, не само на националном, већ и на регионалном и глобалном нивоу.

1. Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политици или акту локалне самоуправе)?

Измена и допуна закона је превасходно припремљена ради отклањања проблема који су се појавили у нашој пракси. Због тога, акценат је био на нашем националном законодавству и прописима којима се уређују области сродне са облашћу овог закона. Међутим, имали смо у виду искуства везана за транспорт опасне робе Словеније (предавач Алојз Хабич, Министарство за инфраструктуру) који су одржали предавање о њиховим искуствима у примени мултилатералних споразума ADR/RID. На пример признавање иностране исправе о усаглашености је остављено само за покретну опрему под притиском на основу њиховог искуства и тумачења споразума. Није неопходно разматрати искуства више земаља јер су основа мултилатерални споразуми ADR/RID/ADN који се у свим европским земљама, неким азијским и афричким примењују подједнако.

ПРИЛОГ 3:

**Кључна питања за утврђивање циљева**

1. Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? (одговором на ово питање дефинише се општи циљ).

Постизањем жељене промене за последицу ће имати унапређење животне средине и/или јавне безбедности и здравља људи.

1. Шта се предметном променом жели постићи? (одговором на ово питање дефинишу се посебни циљеви, чије постизање треба да доводе до остварења општег циља. У односу на посебне циљеве, формулишу се мере за њихово постизање).

Да би се остварио општи циљ, овим законом је потребно:

* јасно раздвојити надлежности,
* прецизирати права и обавезе учесника транспорта опасне робе,
* подићи ниво обуке и спретности учесника транспорта.

1. Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе?

Нови Акциони план за спровођење приоритетних циљева је у фази израде, тако да није било усклађивања.

1. На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?

Тражени подаци су у надлежности Агенције за безбедност саобраћаја и Министарства унутрашњих послова. Учесници у транспорту опасне робе нашем сектору достављају извештаје само у случају ванредне ситуације. У 2022. години достављена су 3 извештаја, у 2023. години достављена су 4 извештаја и у првој половини 2024. године 1 извештај. Очекивања су да су у наредном периоду, односно у 2025. години број извештаја смањи у односу на базну 2023. годину те да у 2026. години не буде ванредних ситуацији, односно број извештаја буде раван 0. То би значило, да су промене које су уводе овим изменама и допунама Закона о транспорту опасне робе у потпуности оствариле сврху**.**

ПРИЛОГ 4:

**Кључна питања за идентификовање опција јавних политика**

1. Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „*status quo*” опција?

За остваривање циљеви неопходно је доношење измене и допуна закона.

Циљеви се не могу остварити бољом применом важећих прописа, изменом подзаконских аката.

1. Да ли су, поред регулаторних мера, идентификоване и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?

Због значаја питања на која је неопходно одговорити односно практичних ситуација која је неопходно решити односно за чије је решење неопходно дати основ у правном систему, једино правним актом законске снаге се то може остварити.

1. Да ли су, поред рестриктивних мера (забране, ограничења, санкције и слично) испитане и подстицајне мере за постизање посебног циља?

Изменама и допунама Закона се приступило јер је свакодневна пракса указала на потребу измене и допуне закона као једине целисходне.

1. Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?

Не.

1. Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?

Промена се не може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера. Овим не желимо да умаљимо значај информативно-едукативних мера, али оне нису довољне.

1. Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?

Не.

1. Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?

Постоје.

1. Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?

Детаљном анализом проблема која је указала на потребу измене и допуне закона.

Овом треба додати и указивање самих учесника у транпорту опасне робе на постојањем проблема. Закон је једини правни акт који има снагу да реши ова питања.

ПРИЛОГ 5:

**Кључна питања за анализу финансијских ефеката**

1. Какве ће ефекте изабранa опцијa имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?

Админстративни поступак издавања Решења о овлашћену стручног лица за контролу превозних средстава није нови поступак и републичка административна такса се плаћа у складу са Законом о републичким административним таксама као и до сада.

За накнаде именованим лицима која чине Комисију за полагање испита за саветника за безбедност, за накнаде чланова Комисије за полагање испита за издавање ADR сертификата као и за издавање АДН сертификата, није потребно обезбедити средства. Средства за накнаде се налазе на позицији на разделу министарства.

1. Да ли је финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?

Не.

1. Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?

Нема утицаја.

1. Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктурирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

Измене и допуне закона не захтевају оснивање нових институција, реструктуирање постојећих институција.

1. Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?

Објашњено у одговору на питање 1) овом Поглављу.

1. Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?

Спровођење ове опције неће утицати на расходе других институција.

ПРИЛОГ 6:

**Кључна питања за анализу економских ефеката**

1. Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?

* привредни субјекти који обављају делатност транспорта опасне робе у друмском, железничком и водном саобраћају морају именовати саветника за безбедност у транспорту опасне робе. Није нова обавеза. Само је терминолошка промена и учесници у транспорту опасне робе неће имати обавезу достављања нове документације. Не подносе се захтеви нити се плаћа административна такса, већ се ради само о информисању министарства.
* тела за оцењивање усаглашености/ именована тела (услови за овлашћивање тела која обављају оцењивање усаглашености, контролишу и испитују амбалажу, покретну опрему под притиском, односно цистерну)- у складу са Правилником који ће бити донет ради извршења Предлога закона - мораће да поднесу захтев за овлашћење, а која су иначе именована. Такса је дефинисана тарифним бројем 94. Закона о републичким администратвиним тачкама и износи 18.940,00 динара.
* Именована тела и даље остају именована. Овлашћење ће служити само за тела која имају намеру да раде испитивања за одобрење типа нових производа (амбалажа, цистерне, MEGC, MEMU итд.)

1. Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?

Не утиче на њихову конкуреност јер су њихови резултати оцењивања усаглашености већ признати у складу са постојећом акредитацијом и именовањем.

1. Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?

Не.

1. Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?

Не.

1. Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?

Не.

1. Какве ће ефекте изабрана опција имати на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца?

Измене и допуне овог закона свакако не дирају у права радника гарантована законом којим се уређује област рада. Предлогом се не уводе никакве измене и новине у овој области.

ПРИЛОГ 7:

**Кључна питања за анализу ефеката на друштво**

1. Колике трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати грађанима?

Сами грађани ће имати само бенефите, остваривањем циљева измена и допуна закона. Трошкова за саме грађане неће бити.

1. Да ли ће ефекти реализације изабране опције штетно утицати на неку специфичну групу популације и да ли ће то негативно утицати на успешно спровођење те опције, као и које мере треба предузети да би се ови ризици свели на минимум?

Не.

1. На које друштвене групе, а посебно на које осетљиве друштвене групе, би утицале мере изабранe опцијe и како би се тај утицај огледао (пре свега на сиромашне и социјално искључене појединце и групе, као што су особе са инвалидитетом, деца, млади, жене, старији преко 65 година, припадници ромске националне мањине, необразовани, незапослени, избегла и интерно расељена лица и становништво руралних средина и друге осетљиве друштвене групе)?

Не.

1. Да ли би и на који начин изабранa опцијa утицалa на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр, промене у стопама запослености, отпуштање технолошких вишкова, укинута или новоформирана радна места, постојећа права и обавезе радника, потребе за преквалификацијама или додатним обукама које намеће тржиште рада, родну равноправност, рањиве групе и облике њиховог запошљавања и слично)?

Без утицаја.

1. Да ли изабране опције омогућавају равноправан третман, или доводе до директне или индиректне дискриминације различитих категорија лица (нпр, на основу националне припадности, етничког порекла, језика, пола, родног идентитета, инвалидитета, старосне доби, сексуалне оријентације, брачног статуса или других личних својстава)?

Да, због саме природе ствари.

1. Да ли би изабрана опција могла да утиче на цене роба и услуга и животни стандард становништва, на који начин и у којем обиму?

Ако се мисли на финансијски ефекат он не постоји али бенефити по квалтет живота је евидентан.

1. Да ли би се реализацијом изабраних опција позитивно утицало на промену социјалне ситуације у неком одређеном региону или округу и на који начин?

Као горе.

1. Да ли би се реализацијом изабране опције утицало на промене у финансирању, квалитету или доступности система социјалне заштите, здравственог система или система образовања, посебно у смислу једнаког приступа услугама и правима за осетљиве групе и на који начин?

Не.

ПРИЛОГ 8:

**Кључна питања за анализу ефеката на животну средину**

1. Да ли изабрана опција утиче и у којем обиму утиче на животну средину, укључујући ефекте на квалитет воде, ваздуха и земљишта, квалитет хране, урбану екологију и управљање отпадом, сировине, енергетску ефикасност и обновљиве изворе енергије?

Не непосредно, али сваки инцидент односно акцидент у вези са транспортом опасне робе може бити фаталан и произвести дуготрајне последице. Ту се пре свега мисли на штетне ефекте које рецимо изливање отровног гаса или течности може имати на квалитет воде, ваздуха и земљишта, а тиме на квалитет хране.... Несагледиве су последице које по животну средину може имати и најмања хаварија при транспорту експлозива. Отуда се и приступило изменама и допунама Закона о транспорту опасне рове коју ће обезбедити виши ниво безбедности, а тиме и смањење инцидент односно акцидент у вези са транспортом опасне робе.

1. Да ли изабрана опција утиче на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну?

Посредно да, како је објашњено у одговору на питање број 1) у овом прилогу.

1. Да ли изабрана опција утиче на здравље људи?

Као горе.

1. Да ли изабрана опција представља ризик по животну средину и здравље људи и да ли се допунским мерама може утицати на смањење тих ризика?

Ризик не постоји.

1. Да ли изабрана опција утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област?

Нема утицаја.

ПРИЛОГ 9:

**Кључна питања за анализу управљачких ефеката**

1. Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?

Не.

Ради извршења овог закона потребно је донети следеће подзаконске акте:

Акти које доноси Влада

1. Акт којим Влада прописује начин поступања произвођача, увозника, дистрибутера, власника и оператера у односу на покретну опрему под притиском, начин именовања овлашћеног представника произвођача и послове које може да врши на основу писменог овлашћења произвођача, начин обавештавања о привредним друштвима која су доставила покретну опрему под притиском или којима је достављена покретна опрема под притиском, захтеве за оцењивање усаглашености, начин оцењивања и поновног оцењивања усаглашености, правила, услове, изглед и захтеве за постављање знака усаглашености, начин именовања и овлашћивања тела која спроводе поступак оцењивања усаглашености, контролисања и испитивања покретне опреме под притиском, захтеве у погледу стручне оспособљености запослених и других ангажованих лица у именованом и овлашћеном телу, опреме, независности и непристрасности у односу на лица повезана са производом који је предмет оцењивања усаглашености, поступања са приговорима на рад и одлуке тела за оцењивање усаглашености, чувања пословне тајне и осигурања од одговорности за штету, као и поступање са покретном опремом под притиском која представља опасност за безбедност и здравље људи и заштиту животне средине, односно поступање у случају формалних неусаглашености покретне опреме под притиском

(члан 9. Предлога, којим се мења и допуњује члан 14. ЗТОР);

1. Акт којим Влада прописује начин пуњења гаса у боце, услове за пунионице, начин обуке запослених у пунионицама и одговорност корисника, власника и пунионица.

(члан 9. Предлога, којим се мења и допуњује члан 14. ЗТОР);

Акт који доноси ресорни министар

1. Акт којим Министар ближе прописује услове за издавање и одузимање овлашћења за оцењивање усаглашености типа амбалаже, покретне опреме под притиском, цистерне или МЕМУ за транспорт опасне робе.

(члан 9. Предлога, којим се мења и допуњује члан 14. ЗТОР);

1. Акт којм Министар прописује начин и услове за утврђивање траса за превоз опасне робе у друмском саобраћају,

(члан 11. Предлога, којим се мења и допуњује члан 17. ЗТОР);

1. Акт којим Министар прописује поступање учесника у транспорту у унутрашњем водном саобраћају у случају ванредног догађаја, као и места и ближе услове под којима може да се усидри брод ради отклањања недостатака и искључења из пловидбе.

(члан 25. Предлога, којим се мења и допуњује члан 45. ЗТОР);

1. Акт којим Министар прописује се образац извештаја о прекршајима и казнама који се подносе Европској комисији,

(члан 26. Предлога, којим се мења и допуњује члан 46. ЗТОР)

Прописи се доносе у року од 12 месеци од дана ступања на снагу овог закона.

1. Да ли постојећа јавна управа има капацит за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

Нема потребе за побољшањем расположивих капацитета. Промене не захтевају додатно запошљавање у министарству. Добро организацијом постојећих капацитета може се испратити измена и допуна закона.

Електронска форма подразумева слање обавештења путем *e mail.*

1. Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр. проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести ?

Не.

1. Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Да.

1. Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Да.

1. Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Не.

1. Које додатне мере треба спровести и колико времена ће бити потребно да се спроведе изабрана опција и обезбеди њено касније доследно спровођење, односно њена одрживост?

Нису потребне додатне мере.

1. Који субјект ће обављати послове које је обављала Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу из члана 17. тачка 1 и 5) важећег Закона будући да је предвиђено њихиво брисање?

Послове из члана 17. раде призната класификациона друштва.

1. Прецизирати како ће управљач железничке инфраструктуре обавештавати државни орган који врши надзор и контролу примене прописа у области транспорта опасне робе, о ванредном догађају у транспорту опасне робе у граничним станицама на територији РС?

Управљач железничке инфраструктуре ће обавештавати као и до сада, имејлом, телефоном у зависности од доба дана. Сматрамо да није потребно прецизирати начин обавештавања.

1. Прецизирати које мере ће министарство бити дужно да предузме како би се водио регистар именованих саветника за безбедност код учесника у транспорту опасне робе и које је то министарство?

Министарство тренутно води регистар у електронском облику. Уношењем ове одредбе то постаје и обавеза.

1. Прецизирати ко ће бити задужен за признавање АDR сертификата о одобрењу за возило издатог у другој држави (да ли ће овај посао обављати Министарство)?

Признавање ADR сертификата о одобрењу за возило је поступак који се не ради уопште тако да се и формално брише из закона.

ПРИЛОГ 10:

**Кључна питања за анализу ризика**

1. Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и слично)?

Предлог је рађен ради превазилажења проблема који су се појавили у праксе а на које су указали учесници у транспорту опасне робе.

1. Да ли су обезбеђена финансијска средства за спровођење изабране опције? Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђено довољно времена за спровођење поступка јавне набавке уколико је она потребна?

За спровођење измена и допуна нису потребна финансијска средства, као ни спровођење поступка јавне набавке.

1. Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?

Не постоји.