**VI. АНАЛИЗА ЕФЕКАТА ЗАКОНА**

**1. 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? 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.***

**Сектор за истраживање несрећа у ваздушном саобраћају:**

Како је основни документ који се односи на предметну област Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18, даље - Закон), којим је уређено истраживање несрећа – удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, основни индикатор је број удеса и озбиљних незгода. У табели је дат преглед удеса и озбиљних незгода које су се десиле у периоду од измене и допуне Закона 2018. године:

2018. године било је 3 несрећа – 3 удеса и 4 озб. незгоде

2019. године било је 4 несрећа – 2 удеса и 2 озб. незгоде\*

2020. године било је 2 несреће - 2 удеса

2021. године било је 5 несрећа - 5 озб. незгода

2022. године било је 3 несрећа – 2 удеса и 1 озб. незгода\*

2023. године било је 4 несрећа – 2 удеса и 2 озб. незгоде

(\* - 2022. године озбиљна незгода је пренета на другу државу у складу са међународним прописима услед адекватнијих услова за истрагу, односно поседовања и посаде и ваздухоплова на другој дестинацији; Центар је 2019. године истраживао озбиљну незгоду која се догодила на територији друге државе али су посада и авион слетели у нужди на територију Републике Србије која је преузела истрагу дате озб. незгоде у складу са међународним прописима)

У складу са наведеном табелом, индикативно је да број несрећа генерално прати обим саобраћаја и генералних трендова у авио саобраћају. На пример, у 2019. години је било 4 несрећа, као и 2023. године у којој је обим авио саобраћаја достигао ниво из 2019. године, односно пре пандемије Covid19. У 2020. години, услед дате пандемије, дошло је до пада обима авио саобраћаја (са вишемесечним ограничењима и застојима), те и последичног броја несрећа. У 2021. години, са обнављањем обима авио саобраћаја дошло је индикативног повећања броја несрећа услед недостатка налета у претходном периоду, са пратећим обукама и стицањем, односно освежењима знања. 2022. године, број несрећа се приближио обиму саобраћаја.

Сам ваздушни саобраћај, као и техника и технологија укључени у њему, су у основи међународног садржаја и обима. Ваздухоплови и њихови делови и компоненте се производе у више различитих држава, док сами ваздухоплови и њихове посаде лете између држава, повезујући различите државе, народе и последично националне прописе. Тиме, као и за остале послове у ваздушном саобраћају, можда и више, битно је да прописи Републике Србије буду усаглашени са прописима међународних организација које се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају, како би се спречиле несреће из истих или сличних узрока, са унапређењем безбедности ваздушног саобраћаја.

У датом периоду и у складу са наведеним, дошло је и до несрећа ваздухоплова за које покретање истраживања није у складу са важећим прописима Европске Уније (даље - ЕУ), као и поступцима који се односе на истраживање несрећа у складу са одредбама прописа Међународне организације за цивилно ваздухопловство (даље - ICAO). При томе, дошло је до мање усаглашености прописа који се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају Републике Србије у односу на релевантне прописе ЕУ и ICAO, а које је Република Србија дужна да прати и примени.

Истовремено, у датом периоду је индиковано да одређени број несрећа није одмах и непосредно пријављено од стране власника ваздухоплова као физичких лица, односно да је о њима Центар за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије (даље - Центар) сазнао посредном методом и касније, при чему је дошло до недостатка података који су битни за истражне поступке у датим несрећама, а за које Центар није могао да покрене прекршајне поступке услед нејасноћа у делу Закона.

Тиме, исказана је потреба за изменом и допуном Закона, као што је даље појашњено.

**Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају:**

У складу са Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18), предвиђена је обавезна пријава несрећа и незгода у железничком саобраћају од стране управљача, железничких превозника и других укључених лица.

У току 2018. године пријављено је укупно 648 несрећа и незгода. Од тог броја биле су укупно 2 озбиљне несреће које су истраживане као и 2 несреће (за које не постоји законска обавеза истраживања). У 2018. години су издате 33 безбедносне препоруке.

У току 2019. године пријављено је укупно 645 несрећа и незгода. Од тог броја била је укупно 1 озбиљна несрећа која је истраживана као и 1 несрећа (за коју не постоји законска обавеза истраживања). У 2019. години су издате 32 безбедносне препоруке.

Правилник о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ број 58/19) је донет у 2019. години.

У току 2020. године пријављена је укупно 481 несрећа и незгода (247 несрећа и 234 незгоде). Од укупног броја несрећа биле су укупно 3 озбиљне несреће које су истраживане као и 1 несрећа (за коју не постоји законска обавеза истраживања). У 2020. години је издато 10 безбедносних препорука.

У току 2021. године пријављено је укупно 596 несрећа и незгода (270 несрећа и 326 незгода). Од укупног броја несрећа биле су укупно 2 озбиљне несреће које су истраживане. У 2021. години су издате 32 безбедносне препоруке.

У току 2022. године пријављена је укупно 551 несрећа и незгода (265 несрећа и 286 незгода). Од укупног броја несрећа била је укупно 1 озбиљна несрећа која је истраживана. У 2022. години је издато 8 безбедносних препорука.

У току 2023. године пријављене су укупно 542 несреће и незгоде (263 несреће и 279 незгода). Од укупног броја несрећа била је укупно 1 озбиљна несрећа за коју је покренута истрага и истражни поступак је у току. У 2023. години је издато 10 безбедносних препорука.

У области железничког саобраћаја спроводи се Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18), као и подзаконски акти донети на основу наведеног закона и то: Правилник о начину издавања и обрасцу службене легитимације истражитеља и о начину вођења евиденције о издатим службеним легитимацијама („Службени гласник РС”, број 86/15), Прaвилник о садржини коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 89/15) и Правилник о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 58/19), чији су резултати спровођења дати у претходном тексту.

**Сектор за истраживање несрећа у водном саобраћају:**

Узимајући у обзир да је основни документ за предметну област Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају (66/2015-3, 83/2018-60), којим се уређује истраживање врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају. У табели 2. је дат преглед укупног броја озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода за период 2018-2023.

Табела 2.

Правилником о начину спровођења поступка истраживања несрећа и незгода у поморској пловидби („Службени гласник РС”, број 50/16), прописује се начин спровођења поступка истраживања врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа и поморских незгода у поморској пловидби, као и начин праћења примене безбедносних препорука. Одредбе наведеног правилника примењују се и на истраживање озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у унутрашњој пловидби, осим одредби које се односе на обавештавање и унос података у Европску информациону платформу за поморске несреће (ЕCIP).

Правилником о садржини извештаја о безбедносној истрази, садржини обавештења, садржини и начину вођења базе података о безбедносној истрази несрећа и незгода у водном саобраћају („Службени гласник РС”, број 26/16) се ближе прописује садржина извештаја о безбедносној истрази.

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

У делу који се односи на ваздушни саобраћај предлаже се измена и допуна Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18, даље - Закон) у складу са изменама и допунама Европске Уредбе 996/2010 која се односи на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају (REGULATION (EU) No 996/2010 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC – Уредба ЕУ број 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и несрећа у цивилном ваздухопловству и која замењује Директиву 94/56/EC).

Уредба број 996/2010 је 2018. године измењена и допуњена Европском Уредбом број 2018/1139 од 4. јула 2018. године која је поставила општа правила у области цивилног ваздухопловства Европске Уније(REGULATION (EU) 2018/1139 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91 – Уредба ЕУ 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. о општим правилима у области цивилног ваздухопловства и образовању Агенције за безбедност ваздухопловства Европске Уније и допуну Уредби EC број 2111/2005, EC број 1008/2008, ЕУ број 996/2010, ЕУ број 376/2014 и Директиве 2014/30/EU i 2014/53/EU Европског парламента и Савета и која замењује Уредбе EC број 552/2004 i EC број 216/2008 Европског парламента и Савета EEC број 3922/91).

Такође, измена и допуна Закона се предлаже у односу на одредбе Анекса 13 Чикашке Конвенције Међународне организације за цивилно ваздухопловство који се односи на истраживање удеса и незгода ваздухоплова (ICAO - International civil aviation organization, Annex 13 - Aircraft accident and incident investigation), односно његово 12. издање од Јула 2020. године, у појединим деловима који су измењени и допуњени у односу на постојеће одредбе Закона које су донете 2015. и 2018. године, односно пре публиковања 12. издања Анекса 13 у 2020. години.

У оба претходна случаја, ради се о прописима међународних организација чији је Република Србија члан (ICAO) или потписница споразума (Мултилатерални споразум о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја (ЕСАА споразум), које је Република Србија дужна да прати и примени. Наведени прописи се мењају и допуњују у циљу унапређења безбедности цивилног ваздухопловства, као и процеса спровођења поступка истрага несрећа у ваздушном саобраћају, те је потребно стално усклађивање прописа Републике Србије са прописима наведених међународних организација, што се и чини овом приликом.

Истовремено, изменама и допунама се ближе појашњавању и допуњују одредбе Закона за које је у претходном периоду установљено да доводе до нејасноћа у примени и спровођењу Закона.

У делу који се односни на железнички саобраћај, поред Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18) у Републици Србији, на међународном нивоу су Directive 2004/49/EC и Directive 2016/798/EC као и Regulation (EU) 2020/572. Неопходно је стално праћење међународних прописа и усклађивање националног законодавства са међународним прописима. С тим у вези кроз измене и допуне Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају је неопходно извршити правилну и потпуну примену Directive 2016/798/EC као и Directive 2004/49/E. Такође, неопходно је имати у виду да је у новембру 2019. године од стране европског тима Панела и обсервера одржан Peer review преглед у Сектору за истраживање несрећа у железничком саобраћају и достављен Финални извештај Peer review у 2021. години, и да је као основни захтев наведено усклађивање законодавства у Републици Србији односно овог закона са Directive 2016/798/EC као и Directive 2004/49/EC.

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

Везано за истраживање несрећа у ваздушном саобраћају, индикован је примарни проблем који се односи на усклађивање Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18, даље - Закон) у складу са изменама и допунама Европске Уредбе 996/2010 која се односи на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају, а које су спроведене са Уредбом ЕУ 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. Измењене су одредбе које се односе на члан 5. Уредбе 996/2010 – Обавеза истраживања (Article 135 - Amendments to Regulation (EU) No 996/2010 -  Article 5 of Regulation (EU) No 996/2010 is replaced by the following: ‘Article 5 Obligation to investigate...`), а која се односи на обавезу истраживања удеса и незгода од стране органа за истраживања несрећа у ваздушном саобраћају. До промене је дошло услед развоја технологије у ваздушном саобраћају, као и типа и модела ваздухоплова који се уводе у систем ваздушног саобраћаја, те потребе да се јасно наведу који удеси и незгоде ваздухоплова је неопходно истражити, као и други услови под којима је неопходно и/или пожељно покренути истрагу. Као што је наведено у претходном питању, исто је потребно у складу са ECAA споразуму.

Анексом 13 Чикашке конвенције који се односи на истраживање удеса и незгода, односно његовим издањем од јула 2020. године, које је такође потребно спровести, истовремено су уведене измене и допуне у поступку спровођења истраге удеса и незгода, а које су последица потребе спровођења ефикасније истраге и активније размене података са циљем унапређења безбедности цивилног ваздухопловства на нивоу међународне заједнице, чији ваздушни саобраћај представља све већи начин повезивања и сарадње.

Истовремено, потребно је поједине одредбе Закона боље и прецизније дефинисати, како не би доводили до нејасноћа у примени и спровођења Закона – на пример, ставом 1. члана 52. су дефинисане прекршајне обавезе за лица уколико не пријављују несреће у ваздушном саобраћају, а која нису у вези са одредбама чланова Закона на које се став 1. члана 52. Закона позива – на овај начин дошло је до проблема спровођења прекршајних одредби Закона према лицима која су кршила Закон.

У примени постојећег прописа примећен је и проблем у вези са недовољно предвиђеним одредбама у оквиру казнених одредби у области железничког саобраћаја, што оставља простор да привредни субјекти односно управљачи, превозници и друга укључена лица не достављају неопходну документацију Сектору за истраживање несрећа у железничком саобраћају за вођење истражног поступка. Уколико би се предвиделе и додатне казнене одредбе, Центар за истраживање несрећа у саобраћају би бар имао могућност за покретање прекршајних поступака чиме би привредни субјекти сносили последице уколико не поступају у складу са законом. У пракси се примећује, да када привредни субјекти уоче да могу сносити последице сасвим другачије поступају те достављају неопходне информације Центру.

Уочени су проблеми око размене података и информација нарочито ако су у вези са истрагом укључени и страни субјекти. Directive 2016/798/EC је предвидела одредбе у вези сарадње националних истражних тела различитих држава, што је свакако добро као помоћ у истражном поступку који води Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају.

***4) Која промена се предлаже? Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?***

Све предложене измене Закона усмерене су на решавање идентификованих проблема у примени закона у пракси, као и на даље усклађивање са обавезујућим међународним актима који су наведени у одговору на претходно питање.

***5) На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне групе на које ће промена имати непосредан односно посредан утицај.*** Утицај предложених промена постоји како на државне институције при чему нарочито на Центар за истраживање несрећа у саобраћају који примењује закон тако и на субјекте ваздушног и железничког саобраћаја, подразумевајући под њима управљаче инфраструктуре, управљаче саобраћаја, превозиоце у одређеном виду саобраћаја, регулаторна тела, тако и индиректно на кориснике услуга. Предвиђене су измене и допуне закона у деловима који се односе на: дефинисање појмова, безбедност на раду, истражни поступак посебно у области железничког саобраћаја, међудржавну сарадњу, заштиту информација и обавезе поверљивости, извештавање, безбедносне препоруке, заштиту и чување доказа, размену информација и прекршаје.

***6) 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 промена предложена овим законом.

***7) Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?***

Измена Закона је једини начин да се постигну жењени циљеви. Циљеве није могуће постићи на други начин.

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

Обзиром да је основна потреба предложених измена и допуна Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18, даље - Закон) усаглашавање са измењеним и допуњеним одредбама Европске Уредбе 996/2010 која се односи на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају и Анекса 13 Чикашке Конвенције Међународне организације за цивилно ваздухопловство који се односи на истраживање удеса и незгода ваздухоплова, одустајање од измена и допуна Закона би довело до негативних последица на усаглашеност прописа Републике Србије са одредбама наведених међународних организација које је Република Србија дужна да прати и примењује. Са доношењем Закона 2015. године, као и изменама и допунама Закона 2018. године, Република Србија је имала усаглашеност прописа који се односе на међународне прописе са прописима наведених међународних прописа 90 - 95% у случају ЕУ и 95-100% у случају ICAO (зависно од просене међународних проверивача). Након измена и допуна међународних прописа, усаглашеност прописа Републике Србије који се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају је испод 80% у оба случаја. Доношењем предложених измена Закона, прописи Републике Србије који се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају би се вратили на претходни ниво. Битно је напоменути да Република Србија не може да уведе у правни оквир одређене прописе ЕУ који се односе само и искључиво на чланице ЕУ, те до стицања пуноправног чланства % не може да буде већи од 90-95%.

Истовремено, дошло би до директног и непосредног проблема у спровођењу истражног поступка у цивилном ваздухопловству које је у својој природи – међународно. Сви авиони имају делове и компоненте који се производе од стране разних произвођача из читавог света, као високо специфична и технолошки напредна индустријска роба. У јавном авио саобраћају, авиони и посаде лете између аеродрома на територији Републике Србије ка аеродромима који се налазе на територијама других држава, посебно ЕУ за коју је битно усаглашавање са њеним прописима, као и Кини, САД, Русији и другим државама, са којима је битно усаглашавање са прописима ICAO (а које и сама ЕУ прати у својим прописима, са специфичностима ваздушног саобраћаја ЕУ као једног од најразвијенијих у свету).

Оператери који базирају на територији Републике Србије у својим интерним документима прате прописе Републике Србије, а који би неусвајањем предложених измена и допуна Закона, довели до тога да нису усаглашени и са прописима наведених међународних организација.

На основу претходно наведеног, уколико би дошло до даљег неусаглашавања прописа Републике Србије са прописима наведених међународних организација, односно не усвајања предложених измена и допуна Закона, постоји могућност директног утицаја на сам ваздушни саобраћај Републике Србије односно поступака у случају несрећа како на територији Републике Србије, тако и друге државе. Истовремено, у међународним оквирима, послови који се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају Републике Србије, односно Центра за истраживање несрећа у саобраћају, би били ограничени или онемогућени, посебно јер би постојале разлике у несрећама које је обавезно истражити и поступцима током истраге несрећа.

Не усвајање предложених измена и допуна закона, могло би да доведе до негативних последица у вези са функционисањем Сектора за истраживање несрећа у железничком саобраћају. Такође, постојала би и могућност губљења статуса IPA земље, чиме би била онемогућена интеграција са истражним телима других држава EU Network. Обавеза Преговарачког поглавља 14 је између осталог уређење области у вези са истраживањем несрећа у железничком саобраћају, што би директно довело у проблем Републику Србију у вези са испуњењем услова за затварање Преговарачког поглавља 14. Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају би изгубио и бројне бенефите које добија од Европске агенције за железнице која Сектору пружа помоћ и подршку.

Уколико се казнене одредбе не би прошириле у складу са предложеним, оставило би и даље простора привредним субјектима односно управљачима, превозницима и другим укљученим лицима да не достављају неопходну документацију Сектору за истраживање несрећа у железничком саобраћају. То би се директно негативно одразило на вођење истражног поступка у области железничког саобраћаја.

***9) 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)?***

Државе које у довољној мери не прате међународне стандарде у области Истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају и не врше одговарајуће измене својих националних законодавстава ради имплементације тих стандарда, лоше су оцењене од стране меродавних међународних организацију.

**2. Кључна питања за утврђивање циљева**

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

У духу Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају је унапређење нивоа безбедности и обезбеђивања у ваздушном, железничком и водном цивилном саобраћају Републике Србије па и предложене измене за општи циљ имају унапређење нивоа безбедности.

***2) 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).***

Изменом закона се на јаснији начин желе: прецизирати обавезе субјеката; отклонити уочене правне празнине; успоставити боља координација Центра за истраживање несрећа у саобраћају и органа Републике Србије и других држава и међународних организација; утицати на смањење броја удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају; смањење броја великих штета, незгода, несрећа, озбиљних несрећа и осталих несрећа у железничком саобраћају; смањење броја врло озбиљних и озбиљних поморских несрећа, озбиљних пловидбених незгода на унутрашњим водама, пловидбених незгода на унутрашњим водама, те поморских несрећа и поморских незгода у водном саобраћају, као и на смањење броја извршених прекршаја у овој области.

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

Измена и допуна закона у складу је са постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе у смислу стварања услова да се ваздушни, железнички и водни саобраћај у Републици Србији одвијају на безбедан и обезбеђен начин. Такође усаглашени су циљеви стварања услова за извршење међународно преузетих обавеза, хармонизацију домаћих прописа са међународним и европским прописима и остваривање чланства у Европској унији.

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

Најбољи показатељ јесте број удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају; број великих штета, незгода, несрећа, озбиљних несрећа и осталих несрећа у железничком саобраћају; број врло озбиљних и озбиљних поморских несрећа, озбиљних пловидбених незгода на унутрашњим водама, пловидбених незгода на унутрашњим водама, те поморских несрећа и поморских незгода у водном саобраћају).

**3. 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?***

Разматрана је „Status quo” опција сходно члану 21. Уредбе о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика („Службени гласник РСˮ, број 8/19), али је морала бити одбачена имајући у виду последице које би наступиле одустајањем од предметне измене закона. Нема алтернативних мера за остварење циља имајући у виду да су на снази законске одредбе које нужно морају да претрпе измене.

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

Измена закона је основни услов те нема других опција за постизање жељене промене. Решења представљају нормативну материју која се дефинише управо законом.

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

Предложена измена закона предвиђа управо подстицајне мере које се огледају у олакшаној размени информација, предвиђеном учесталијем извештавању и повећаној кооперацији и транспарентности рада Центра за истраживање несрећа у саобраћају. Измена закона осим проширења постојећих прекршајних одредби, не предвиђа рестриктивне мере.

***4) Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?*** У оквиру предложених измена Закона, нема идентификованих институционално управљачких и организационих мера које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви.

***5) Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?***

Измену Закона свакако треба да прати информисање свих субјеката о предложеним изменама, што ће се пре самог доношења закона остварити спровођењем поступка јавне расправе, а након доношења закона организовањем информативно-едукативних мера, али ове мере самостално нису довољне да се постигну они жељени ефекти.

***6) 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?***

Интервенција јавног сектора је неопходна јер је измена Закона у његовом оквиру деловања.

***7) Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?***

Постоје надлежни органи у области ваздушног, железничког и водног саобраћају располажу у моменту предлагања измена и допуна закона довољним ресурсима, односно административним капацитетима за спровођење закона.

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

Одабрана је опција измене закона јер је потребна промена регулаторног оквира, односно измена одредаба постојећег Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају. Не постоје друге опције за постизање жељене промене и остварење утврђених циљева, изузев доношења Закона о изменама и допунама Закона.

**4. Кључна питања за анализу финансијских ефеката**

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

Када је реч о јавним приходима и расходима, измене и допуне одредби Закона не предвиђају нова средства или финансијска оптерећења према субјектима ваздушног, железничког и водног саобраћаја на које се одредбе директно односе, нити у односу на кориснике услуга на које се одредбе закона индиректно односе.

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

Није потребно обезбедити посебна финансијска средства за спровођење овог закона.

***3) Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?***

Доношење закона неће утицати на међународне финансијске обавезе.

***4) 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?***

Не очекују се било какви нови трошкови, будући да постојећи институционални капацитети задовољавају постављене циљеве, у моменту предлагања измене и допуне закона.

***5) Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?***

*/*

***6) Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?***

Не очекују се било какви нови расходи других институција.

**5. 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?***Изменом закона предвиђа се да већи број категорија субјеката подлеже прекршајној одговорности. Нпр. изменом члана 52. став 1. закона, утврђује се прекршајна одговорност свих физичких лица у побројаним случајевима овог члана, а до сада је формулација била усмерена на „одговорно лице - заповедника брода или лице које га замењује, друге чланове посаде и друга физичка лица”.

Примена овог закона неће изазвати значајне нове трошкове привреди, односно ваздухопловним, железничким и водним субјектима, с обзиром да се његовим одредбама постојећа решења не мењају значајно, већ се унапређују и уређују на јаснији и детаљнији начин.

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

Прецизираним уређивањем система у области истраживања несрећа значајно ће се

подстаћи интересовање домаћих и страних правних и физичких лица за улагања у област

саобраћаја јер истраживање несрећа индиректно ствара повољнији амбијент за развој транспортне делатности.

***3) Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?***

Изабрана опција нема утицаја на услове конкуренције.

***4) Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничкотехнолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?*** Предложене измене и допуне закона имају индиректан утицај на трансфер технологије и/или примену техничкотехнолошких, али пре свега организационих и пословних иновација. Разменом информација и извештаја стиче се увих у праксу функционисања истих или сличних органа и организација у иностранству и на међународном нивоу те се из ових сазнања могу преузети добри модели и процедуре.

***5) Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?***

Изабрана опција нема утицаја на друштвено богатство и његову расподелу.

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

Изменама закона не постиже се директан ефекат на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као ни на права, обавезе и одговорности послодаваца

**6. Кључна питања за анализу управљачких ефеката**

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

Измена закона не уводи организационе управљачке или институционалне промене.

***2) Да ли постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?*** Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Центар за истраживање несрећа у саобраћају располажу квантитативно и квалитативно капацитетима за спровођење измена закона. Имајући у виду убрзан развој све три области саобраћаја у Републици Србији, те тиме и потребу за повећањем безбедности оправдано је и основано у будућности разматрати проширење кадровских и материјалних капацитета Центра за истраживање несрећа у саобраћају

***3) 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?***

Центар за истраживање несрећа у саобраћају је данас организован на начин да успешно испуњава све законом поверене надлежности и међународне обавезе које стоје пред Републиком Србијом у области ваздушног, железничког и водног саобраћаја.

***4) Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?***

Изабрана опција је у сагласности са важећим прописима.

***5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност? Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?***

Доношењем измена закона се поступа у складу са уставним одредбама о хијерархији правних аката и обавези усклађености домаћих закона и других општих аката са потврђеним међународним уговорима. У конкретном случају наведеним изменама врши се усклађивање са стандардима који проистичу из међународних уговора. Владавини права се доприноси и јаснијим прецизирањем права и обавеза субјеката ваздушног, железничког и водног саобраћаја. Директан је утицај прецизног дефинисања права и обавеза субјеката на повећање степена безбедности и транспарентност у раду.

***6) 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?***

Након доношења закона биће потребно ускладити одговарајуће подзаконске прописе, за шта је у прелазним одредбама предвиђен максимални рок од 12 месеци.

**7. 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)?***

Потреба за прописивањем одређених мера предмет је континуираног интересовања заинтересованих лица. С тим у вези, спровођење изабране опције представља приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду. За спровођење изабране опције обезбеђена је подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група.

***2) 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?*** Обезбеђена су финансијска средства потребна за редован рад и спровођење прописа, а сама измена закона не захтева обезбеђење додатних средстава.

***3) Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?***

Не постоје уочени ризици за спровођење.

***Информације о спроведеним консултацијама:***

За израду Нацрта закона о изменама и допунама закона Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је формирало радну групу у чијем раду су учешће узели и представници Центра за истраживање несрећа у саобраћају. Сви субјекти су били у прилици да изнесу своје ставове и предлоге.