

# ЗАКОН

## О МЕТРОУ И ГРАДСКОЈ ЖЕЛЕЗНИЦИ

### I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

#### Предмет уређивања

##### Члан 1.

Овим законом уређују се регулаторни, технички и други услови за безбедно, поуздано и уредно одвијање саобраћаја метро система и градске железнице, услови које запослени на њима морају да испуне, управљање инфраструктуром метро система и градске железнице, обављање делатности превоза путника и услуге јавног превоза путника метро системом и градском железницом од општег интереса.

Одредбе овог закона примењују се на метро системе и градске железнице функционално независне од јавне железничке инфраструктуре.

На сва друга питања која нису посебно уређена овим законом, а која се односе на функционисање метро система, примењиваће се одредбе прописа којима се уређује експропријација, одредбе прописа којима се уређује изградња објеката, изградња и реконструкција линијских инфраструктурних објеката и одредбе прописа којима се уређује општи управни поступак.

#### Појмови

##### Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) градска железница је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама, функционално независна од јавне железничке инфраструктуре којом се врши јавни превоз путника на територији јединице локалне самоуправе, односно подручју насељених места у саставу јединице локалне самоуправе;

2) јавна железничка инфраструктура јесте пруга са свим припадајућим објектима, постројењима, уређајима и др, у функцији железничког саобраћаја, као добро у општој употреби у својини Републике Србије, коју могу користити сви железнички превозници под једнаким условима;

3) заштитни појас метро система је простор: са обе стране метро пруге ширине 25 m рачунајући од осе крајњег колосека односно спољне ивице конструкције метро објекта, испод трасе у ширини 5 m и изнад конструкције подземног метро објекта од објекта до површине земље. Заштитни појас обухвата и земљишни простор станичних подручја који обухвата све објекте, инсталације и приступне путеве;

4) инфраструктурни појас метро система је појас са обе стране метро пруге у ширини од 5 m мерено од осе крајњег колосека за надземне деонице, односно простор ширине 4 m мерено од спољне ивице конструкције објекта метроа за подземне деонице;

5) истрага означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, утврђивање узрока, извођење закључака и утврђивање последица, као и давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода, када је то потребно;

6) безбедносно релевантни послови су сви послови повезани са регулисање саобраћаја, управљањем возилима метро система и одржавања структурних подсистема;

7) јавни превоз јесте превоз путника, који је доступан свим корисницима под једнаким условима;

8) јавни превоз путника од општег интереса обухвата услуге превоза путника метроом и градском железницом од општег интереса које се пружају јавности на недискриминаторској основи и континуирано;

9) метро јесте просторно независан шински систем високог капацитета са посебним конструктивним и енергетско-погонским карактеристикама намењен градском и приградском превозу путника;

10) реконструкција инфраструктуре метро система обухвата радове великог обима замене елемента на постојећој инфраструктури којима се не мења функционисање;

11) одржавање инфраструктуре метро система обухвата радове који се изводе у циљу очувања стања и капацитета постојеће инфраструктуре;

12) ред вожње је акт којим се утврђује план саобраћаја метро композиција у току дана/недеље;

13) сертификат о безбедности метро система је исправа коју надлежни орган издаје управљачу метро система о испуњености безбедносних услова прописаних за метро систем;

14) управљач метро система је јавно предузеће или друго правно лице које управља инфраструктуром метро система и обавља делатност јавног превоза путника на њој;

15) јавна инфраструктура и инфраструктурни објекти у функцији метро система јесу линијски инфраструктурни објекти (приступна саобраћајница, комунална инфраструктура, трафо станице, црпне станице, резервоари и др), терминал јавног градског саобраћаја, паркинзи и остали инфраструктурни објекти неопходни за приступ, комунално опремање и функционисање метро система.

## **II. ЕЛЕМЕНТИ И ИНФРАСТРУКТУРА МЕТРО СИСТЕМА**

### **Елементи метро система**

#### **Члан 3.**

Метро систем чине структурни и функционални подсистеми.

1) Структурни подсистеми су:

- (1) Подсистем пружна (колосечна) инфраструктура;
- (2) Подсистем станице (станична инфраструктура);
- (3) Подсистем енергија;
- (4) Подсистем сигнализација, управљање и контрола;
- (5) Подсистем возила;

2) Функционални подсистеми су:

- (1) Подсистем оперативно управљање и регулисање саобраћаја;
- (2) Подсистем одржавање;
- (3) Подсистем управљање евакуацијом.

## **Подсистем пружна (колосечна) инфраструктура**

### **Члан 4.**

Подсистем пружна инфраструктура чини:

- 1) колосек (шине и колосечни прибор на праговима у застору или на армирано-бетонској подлози);
- 2) сложене колосечне конструкције (скретнице, укрштаји, дилатационе справе, окретнице, преноснице, колосечне кочнице и др.);
- 3) труп пруге (природни или вештачки материјали);
- 4) вештачки објекти (радни и евакуациони путеви и отвори, потпорни, заштитни и обложни зидови, мостовске конструкције, тунелске конструкције, системи за одводњавање, објекти за заштиту пружне инфраструктуре, објекти за заштиту од буке и вибрација и др.)

## **Подсистем станице (станична инфраструктура)**

### **Члан 5.**

Подсистем станице (станична инфраструктура) чини:

- 1) станични објекти: перони, станични вестибили, приступни и евакуациони путеви на станичном подручју;
- 2) машинска постројења (ескалатори, лифтови, системи за вентилацију, противпожарни системи и др.);
- 3) системи за контролу приступа перонима и наплату карата;
- 4) системи за информисање и комуникацију.

## **Подсистем енергија**

### **Члан 6.**

Подсистем енергија чини:

- 1) напојни водови високог напона и високонапонске трансформаторске станице за напајање метроа;
- 2) електровучне подстанице, расклопна опрема и постројења за секционисање;
- 3) контактни проводници за електричну вучу;
- 4) постројења за управљање елементима подсистема енергија,
- 5) трансформаторске станице опште намене, средњенапонска мрежа, нисконапонска мрежа и уређаји за обезбеђење непрекидног напајања.

## **Подсистем сигнализација, управљање и контрола**

### **Члан 7.**

Подсистем сигнализација, управљање и контрола обухвата:

- 1) сигнално-сигурносне уређаје и постројења из којих се врши управљање и регулисање саобраћаја у оквиру метро система;
- 2) телекомуникациону мрежу;
- 3) системе за надзор и контролу;
- 4) систем аутоматских перонских врата на станицама;
- 5) систем за аутоматско управљање возилима.

## **Подсистем возила**

### **Члан 8.**

Подсистем возила обухвата:

- 1) структуру возила;
- 2) систем контроле и управљања опремом за вожњу, одузимаче струје, уређаје за вучу и конверзију енергије;
- 3) опрему за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и вешање;
- 4) врата и опрему за потребе лица са смањеном покретљивошћу;
- 5) пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за безбедност и здравље путника и возног особља;
- 6) уређају за комуникацију путника са особљем које управља кретањем возила у случају опасности.

### **Захтеви за обезбеђење безбедног, поузданог и уредног одвијања саобраћаја**

#### **Члан 9.**

Захтеви за обезбеђење безбедног, поузданог и уредног одвијања саобраћаја примењују се на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, експлоатацију, одржавање и реконструкцију метро система.

Захтеви за обезбеђење безбедног, поузданог и уредног одвијања саобраћаја примењују се и на стручне, здравствене и безбедносне захтеве за запослене који учествују у експлоатацији и одржавању метро система.

Основни захтеви које морају да испуне структурни подсистеми метро система су:

- 1) пројектовање, изградња, одржавање и праћење компоненти битних за безбедност, а посебно компоненти везаних за кретање метро возила, морају да осигурају ниво безбедности који одговара безбедносним циљевима и захтевима у погледу поузданости, расположивости и погодности за одржавање;
- 2) параметри везани за контакт точак/шина морају испуњавати захтеве стабилности који обезбеђују безбедно кретање највећом дозвољеном брзином, а параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој дозвољеној брзини;
- 3) пројектовање стабилних постројења и возила и избор коришћених материјала морају да буду такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и дејства ватре и дима или опасних гасова;
- 4) сваки уређај предвиђен да се њиме рукује мора да буде тако пројектован да се у случају коришћења на предвидив начин, чак иако се њим не рукује у складу са датим упутствима, не наруши рад уређаја или здравље и безбедност лица која њиме рукују;
- 5) приступ уређајима под напоном мора бити онемогућен осим овлашћеним лицима под посебним условима;
- 6) уређаји морају бити тако пројектовани да се опасни делови и опрема не могу ненамерно додиривати;

7) материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су са њима у додиру, не могу да се користе у возовима и на инфраструктури;

8) возна средства и системи за напајање енергијом морају да буду пројектовани и грађени тако да се постигне електромагнетна компатибилност са постројењима, и уређајима јавних и приватних мрежа и инсталација које би могли да ометају;

9) пројектовање, изградња и експлоатација метро система не смеју довести до недозвољеног нивоа буке у станицама и унутрашњости возила;

10) метро систем не може да проузрокује недозвољени ниво вибрација током градње и експлоатације;

11) техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно, као и са карактеристикама возила који се користе у метро систему;

12) објекти и уређаји у подсистемима станична инфраструктура и возила која су намењени за боравак, употребу или активирање од стране путника и корисника станичних услуга морају бити лако препознатљива и лако доступна. Руковање и активирање уређаја мора бити јасно објашњено и лако разумљиво;

13) делови подсистема станичне инфраструктуре и возила намењени за путнике и кориснике станичних услуга морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу у циљу обезбеђења њиховог приступа под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања или уклањањем препрека, као и применом одговарајућих мера. Ово укључује пројектовање, изградњу, обнову, унапређење, одржавање и експлоатацију предметних делова подсистема;

14) инфраструктура која је доступна јавности мора да буде пројектована и изграђена на начин да се ограничи ризик по безбедност људи (стабилност, пожар, експлозија, приступ, евакуација, перони и сл.);

15) постројења и процедуре за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогуће кретање возила на нивоу безбедности предвиђеном за метро систем;

16) системи контроле, управљања и сигнализације морају да омогуће наставак безбедног кретања возила и у отежаним условима;

17) структура возила и спојева између возила мора да буде пројектована на начин да се у случају судара или исклизнућа заштите простори за путнике и управљачнице;

18) техника кочења и при том настала оптерећења морају да буду усклађени са конструкцијом колосека, објеката на прузи и сигналних система;

19) возила морају да буду опремљена системом разгласа за комуникацију особља које управља кретањем возила или регулише саобраћај са путницима, а у случају опасности одређени уређаји морају обезбедити могућност путницима да обавесте лице које управља возилом или регулише саобраћај;

20) системи затварања и отварања врата на возилима и перонима морају да гарантују безбедност путника и да омогуће евакуацију из возила у било ком зауставном положају;

21) морају да постоје посебно означени излази за случај опасности;

22) мора да постоји независни систем резервног осветљења довољне снаге и капацитета;

23) возила и системи за контролу и сигнализацију морају да буду опремљени уређајима за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тих уређаја и њихова обрада морају да буду усклађени;

24) упутства, сигнализација, упозорења и информације која се налазе у возилима морају бити на српском и енглеском језику и на језику који је у службеној употреби на територији јединице локалне самоуправе.

Основни захтеви које морају да испуне функционални подсистеми метро система су:

1) оперативна правила регулисања саобраћаја и управљања возилима морају да осигурају ниво безбедности који одговара безбедносним циљевима и захтевима у погледу поузданости и расположивости погодности за одржавање, као и да омогуће контролу свих ризика који се појављују у вези саобраћаја возила и превоза путника;

2) морају да постоје одговарајуће мере контроле ризика које треба да онемогуће неовлашћени приступ у постројења намењена за регулисање и контролу саобраћаја и управљање возилима;

3) потребно је да се предузму мере како би се смањила опасност којој су изложене особе при уласку, изласку или проласку возила кроз станице;

4) правила кретања путника на станицама и уласка и изласка из возила морају бити јасно објашњена и лако разумљива укључујући и особе са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу;

5) усклађеност оперативних прописа и квалификација особља које регулише саобраћај, управља возилима и спроводи праћење система мора да буде таква да омогућава безбедан саобраћај и рад особља;

6) рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не смеју да представљају опасност за здравље и безбедност лица;

7) рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање не смеју да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење;

8) постројења за одржавање возних средстава морају да омогуће извођење радова на безбедан, нешкодљив и несметан начин на свим возним средствима за која су пројектована;

9) систем одржавања, обука и квалификације особља у вези са одржавањем, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у радионицама за одржавање морају да буду такви да одговара циљевима безбедности и захтевима у погледу поузданости, расположивости и погодности за одржавање;

10) морају постојати оперативне мере и правила како би се осигурало да се у случају било каквих поремећаја и инцидента што брже реагује. У случају незгода и несрећа, помоћ се пружа одмах, посебно у случају пожара. Оперативне мере и правила морају обухватати мере самопомоћи и помоћи коју пружа особља метроа и надлежне службе спасавања и заштите. Правила за поступање у случају поремећаја и инцидента морају бити јасно објашњена и лако доступна.

## Пуштање подсистема у рад

### Члан 10.

Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени захтеви за обезбеђење безбедног, поузданог и уредног одвијања саобраћаја.

Структурни подсистеми се сматрају усклађеним са основним захтевима ако су усклађени са одговарајућим српским и европским стандардима.

У случају да не постоје одговарајући европски стандарди за оцену усклађености се примењују други међународно признати стандарди у тој области.

Одступања од стандарда из ст. 2. и 3. овог члана могу се прихватити само ако се поступком оцене ризика утврди да та одступања нису у супротности са основним захтевима које морају да испуне структурни подсистеми и да не доводе до смањења захтеваног нивоа безбедности, поузданости, расположивости и погодности за одржавање.

Поступак оцене ризика мора бити спроведен применом признате или потврђене методе за оцену ризика у области подсистема чија се усклађеност утврђује.

Структурни подсистеми који се пуштају у рад по прибављању решења о употребној дозволи, издатој у складу са законом којим се уређује планирање и изградња, су:

- 1) подсистем пружна (колосечна) инфраструктура;
- 2) подсистем станична инфраструктура и
- 3) подсистем енергија.

Структурни подсистеми који се пуштају у рад на основу дозволе за коришћење подсистема коју издаје Дирекција за железнице су:

- 1) подсистем сигнализација, управљање и контрола и
- 2) подсистем возила.

### **Поступак верификације подсистема и сертификат о верификацији подсистема**

### Члан 11.

Верификација подсистема за које се издаје дозвола за коришћење је поступак у коме тело за оцењивање усаглашености проверава и потврђује да подсистем испуњава основне захтеве.

Тело за оцењивање усаглашености спроводи верификацију подсистема или његовог дела и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела.

Тело за оцену усаглашености именује се у складу са прописима којима се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености.

### **Дозвола за коришћење подсистема**

### Члан 12.

Дозвола за коришћење подсистема се издаје на основу сертификата о верификацији подсистема и пратеће техничке документације.

Пре издавања дозволе за коришћење структурних подсистема Дирекција за железнице проверава:

- 1) техничку усклађеност ових подсистема са метро системом у који се интегришу;
- 2) безбедну интеграцију ових подсистема применом мера за контролу ризика.

Дозвола за коришћење се издаје у форми решења.

Решење из става 3. овог члана коначно је даном уредног уручења странкама у поступку и може садржати посебне услове коришћења или друга ограничења.

Захтев за издавање дозволе за коришћење могу да поднесу управљач метро система или произвођач подсистема или његовог дела или његов овлашћени заступник у Републици Србији.

У случају да нису испуњени услови прописани овим законом, Дирекција за железнице доноси решење којим се одбија захтев подносиоца.

Решења из ст. 3. и 6. овог члана су коначна у управном поступку и против њих није дозвољена жалба, али се може покренути управни спор.

За издавање дозволе из става 3. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

Уколико по издавању решења из става 3. овог члана допунске контроле и провере током експлоатације покажу да је подсистем неусклађен са одредбама овог закона или се надзором над системима за управљање безбедношћу метроа утврди да се одржавање подсистема не врши у складу са прописаним поступцима, решење из става 3. овог члана биће поништено, а против управљача метро система биће покренут прекршајни поступак.

Решење којим се поништава дозвола за коришћење подсистема коначно је у управном поступку и против њега се може покренути управни спор.

Дирекција за железнице општим актом ближе прописује начин издавања, одузимања и суспендовања дозвола за коришћење подсистема.

### **III. БЕЗБЕДНОСТ МЕТРО СИСТЕМА**

#### **Систем управљања безбедношћу метро система**

##### **Члан 13.**

Управљач метро система је дужан да успостави систем управљања безбедношћу, који има за циљ да се сви ризици повезани са сопственим активностима, активностима добављача и подизвођача и од окружења контролишу на прописаном нивоу, у складу са основним захтевима.

Систем управљања безбедношћу мора да испуни захтеве и да садржи елементе прописане овим законом и прописима донетим на основу овог закона.

Систем управљања безбедношћу се доноси на основу безбедносног плана који се израђује у фази пројектовања система или појединачног подсистема.

Безбедносни план доказује да су сви ризици повезани са изградњом, експлоатацијом и одржавањем метро система укључени у пројекат и адекватно оцењени, да су предвиђене мере за њихово контролисање и да ће систем у целини моћи да испуни основне захтеве.

Безбедносни план садржи:

- 1) категоризацију свих ризика;
- 2) принцип прихватљивости ризика који се користи и
- 3) начин спровођења поступка оцене ризика.

Независну оцену безбедносног плана спроводи Тело за оцену ризика.

Управљач метро система може усвојити безбедносни план тек након позитивне оцене Тела за оцену ризика.

Тело за оцену ризика именује Дирекција за железнице у складу са прописима којима се уређује безбедност железничког саобраћаја.

Основни елементи система управљања безбедношћу су:

- 1) поступци за идентификацију, оцену и контролу свих ризика;
- 2) подела одговорности у систему;
- 3) поступци сталног унапређења система управљања безбедношћу;
- 4) политика безбедности;
- 5) поступци за дефинисање и праћење квантитативних и квалитативних циљева безбедности;
- 6) поступци за обезбеђење сталне усаглашености са основним захтевима;
- 7) поступци за управљање ризицима при променама у систему;
- 8) поступци за управљање стручном оспособљеношћу и здравственом способношћу запослених;
- 9) поступци за управљање безбедносним информацијама;
- 10) поступци за управљање документима;
- 11) поступци при ванредним догађајима;
- 12) поступци за деловање у ванредним ситуацијама;
- 13) поступци интерне контроле система управљања безбедношћу.

Дирекција за железнице општим актом ближе прописује елементе система управљања безбедношћу.

### **Надзор над системом управљања безбедношћу**

#### **Члан 14.**

Дирекција за железнице спроводи надзор над системом управљања безбедношћу, након издавања сертификата о безбедности метро система.

Надзором из става 1. овог члана проверава се да ли управљач метро система примењује свој систем управљања безбедношћу и, по потреби, налаже се спровођење одговарајућих мера.

Решење којим се налаже спровођење одговарајућих мера из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор.

## **Сертификат о безбедности метро система**

### **Члан 15.**

Управљач метро система мора да поседује сертификат о безбедности метро система.

Сертификат о безбедности метро система се састоји од:

1) дела којим се потврђује прихватање система управљања безбедношћу;

2) дела којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољио основне захтеве за безбедно пројектовање, одржавање и експлоатацију инфраструктуре метро система.

Као доказ испуњености услова за издавање сертификата о безбедности метро система из става 2. тачка 2) овог члана подноси се следеће:

1) документација управљача о примењеним стандардима, интерним и другим актима који се примењују за експлоатацију и одржавање инфраструктуре, запослене и возила, као и како се путем система управљања безбедношћу осигурава њихово поштовање;

2) документација управљача о различитим категоријама запослених или по уговору ангажованих лица за потребе експлоатације и одржавања инфраструктуре и возних средстава, укључујући доказе да исти испуњавају захтеве дефинисане системом управљања безбедношћу;

3) документација управљача о различитим врстама возила која се користе за превоз и потребе одржавања инфраструктуре, укључујући доказе да возила испуњавају захтеве дефинисане системом управљања безбедношћу и да поседују потребне дозволе за коришћење;

4) друга потребна документација прописана актом из члана 16. став 9. овог закона.

## **Издавање сертификата о безбедности метро система**

### **Члан 16.**

Сертификат о безбедности метро система издаје Дирекција за железнице у форми решења.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности метро система, коначно је у управном поступку, против њега није дозвољена жалба, али се може покренути управни спор.

Рок важења сертификата о безбедности метро система је пет година.

Сертификат о безбедности метро система обнавља се на захтев носиоца, пре истека рока важења сертификата.

Сертификат о безбедности метро система се у целини или делимично ажурира, односно мења, када дође до значајних измена у структурним подсистемима или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре и возних средстава, о чему носилац сертификата без одлагања обавештава Дирекцију за железнице.

Дирекција за железнице може захтевати да сертификат о безбедности метро система буде ревидиран, односно измењен после значајнијих промена у регулаторном оквиру.

За издавање, ажурирање, ревидирање или обнављање сертификата о безбедности метро система плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција за железнице ближе прописује потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности метро система.

О издатим, измењеним или поништеним сертификатима о безбедности метро система Дирекција за железнице води ажурну евиденцију, односно формира базу података која је јавно доступна на интернет страници Дирекције за железнице и министарства надлежног за послове саобраћаја.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности метро система, коначно је у управном поступку и против њега се може покренути управни спор.

### **Одузимање сертификата о безбедности метро система**

#### **Члан 17.**

Ако Дирекција за железнице утврди да носилац сертификата о безбедности метро система више не испуњава услове за поседовање тог сертификата или не поступи у складу са чланом 16. став 6. овог закона, одузеће решењем сертификат о безбедности метро система, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата о безбедности метро система коначно је у управном поступку, али се против њега може покренути управни спор.

### **Услови које морају испуњавати запослени метро система**

#### **Члан 18.**

Запослени који обављају безбедносно релевантне послове у вези са одвијањем саобраћаја и одржавањем структурних подсистема морају бити стручно оспособљени и имати одговарајућу стручну спрему у складу са захтевима система управљања безбедношћу управљача метро система, за сваку категорију запослених.

Стручно оспособљавање, усавршавање, проверу стручне оспособљености запослених из става 1. овог члана, спроводи управљач метро система у складу са поступцима дефинисаним у оквиру свог система управљања безбедношћу.

Управљач метро система не може дозволити обављање послова запосленом који не поседује одговарајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена.

### **Услови које у здравственом погледу морају испуњавати запослени метро система**

#### **Члан 19.**

Услови у погледу здравствене способности запослених метро система се одређују и проверавају у складу са законом којим се уређује безбедност и здравље на раду.

## **Услови за стицање права на регулисање саобраћаја и управљање возилима у метро систему**

### **Члан 20.**

Право на регулисање саобраћаја и управљање возилима у метро систему може да стекне лице које испуњава следеће услове:

- 1) да испуњава услове у погледу здравствене способности из члана 19. овог закона;
- 2) да је навршило 18 година живота;
- 3) да има прописано стручно образовање;
- 4) да је практично стручно оспособљено и да је на проверама стручног оспособљавања показало потребно знање;
- 5) да му одлуком надлежног органа није забрањено да регулише саобраћај и управља возилима у метро систему.

### **Обавезе управљача метро система у случају несрећа и незгода**

### **Члан 21.**

Управљач метро система мора да истражи узроке и последице несрећа и незгода при одвијању саобраћаја, као и околности у којима су настали.

Управљач метро система мора водити евиденцију о несрећама и незгодама у одвијању саобраћаја, као и о другим појавама значајним за безбедност.

Управљач метро система ће привремено удаљити са посла запосленог који је непажњом или на други начин проузроковао несрећу и на тај начин угрозио безбедност саобраћаја.

Управљач метро система без одлагања обавештава надлежне државне органе о несрећи и незгоди у метро систему.

Начин пријављивања, истраживања, евидентирања, статистичког праћења и објављивања података о несрећама и незгодама управљач метро система прописује у оквиру свог система управљања безбедношћу.

## **IV. УПРАВЉАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРОМ МЕТРО СИСТЕМА**

### **Опште одредбе**

### **Члан 22.**

Управљање инфраструктуром метро система, у смислу овог закона јесте: изградња инфраструктуре метро система, одржавање инфраструктуре метро система, организовање и регулисање саобраћаја, управљање станицама, реконструкција и заштита инфраструктуре метро система.

Управљање инфраструктуром метро система је делатност од општег интереса.

Управљач метро система је дужан да обезбеди безбедно и несметано организовање, регулисање и управљање саобраћајем и коришћење станичних објеката, као и трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту инфраструктуре метро система.

## **Изградња инфраструктуре метро система**

### **Члан 23.**

Изградња инфраструктуре метро система, укључујући и изградњу прикључака на преносни електроенергетски систем за потребе метро система, врши се у складу са прописима којима се уређује планирање и изградња објеката и изградња линијских инфраструктурних објеката.

## **Одржавање инфраструктуре метро система**

### **Члан 24.**

Управљач метро система одржава инфраструктуру метро система на начин да обезбеди несметано и безбедно одвијање саобраћаја у метро систему.

Узимајући у обзир безбедносни план, управљач метро система, у оквиру система управљања безбедношћу, детаљно дефинише методологију одржавања инфраструктуре метро система, у свим фазама.

## **Изградња и реконструкција инфраструктуре метро система**

### **Члан 25.**

Изградња метро система је скуп радњи који обухвата: претходне радове, израду и контролу техничке документације, припремне радове за грађење, грађење објекта и стручни надзор у току грађења објекта.

Израду и контролу техничке документације за изградњу метро система може вршити и правно лице регистровано по прописима других земаља, које је у земљи порекла регистровано за обављање те врсте послова, односно које врши те послове у земљи порекла, што доказује достављањем најмање две референце о пројектовању метро система органу надлежном за издавање решења о испуњености услова за обављање те врсте делатности, у складу са одредбама закона којим је уређено планирање и изградња објеката.

Грађење, као и стручни надзор у току грађења метро система може вршити и правно лице које у земљи порекла јесте регистровано за обављање те врсте послова, односно које врши те послове у земљи порекла, што доказује достављањем најмање две референце о грађењу или вршењу надзора у току грађења метро система, органу надлежном за издавање решења о испуњености услова за обављање те врсте делатности, у складу са одредбама закона којим је уређено планирање и изградња објеката.

Орган из става 2. овог члана, на предлог комисије за утврђивање испуњености услова за обављање послова израде техничке документације, у року од пет дана издаје потврду о испуњености услова за пројектовање и контролу техничке документације за изградњу, односно реконструкцију метро система.

Потврда из става 4. овог члана изједначена је са решењем надлежног органа о испуњености услова за пројектовање и контролу техничке документације у смислу закона којим се уређује планирање и изградња и издаје се са роком важења од две године, од дана издавања потврде.

На поступак издавања потврде из става 4. овог члана сходно се примењују одредбе Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 - др. закон и 9/20), којима се прописује израда техничке документације.

На страна овлашћена физичка лица примењују се одредбе чл. 162-162л Закона о планирању и изградњи.

Припремни радови и радови на грађењу објекта изводе се на основу решења министарства надлежног за послове грађевинарства.

Пробни рад, у смислу закона којим се уређује изградња објекта, може трајати најдуже две године, уз обавезу инвеститора да прати резултате пробног рада.

Реконструкција инфраструктуре метро система представља радове великог обима у зони заштитног појаса који се изводе на постојећој инфраструктури метро система као и замену појединих елемената постојеће инфраструктуре метро система, којима се не мења целокупно функционисање метро система.

Реконструкција инфраструктуре метро система подразумева радове на елементима инфраструктуре метро система којима се унапређује поузданост, ефикасност и безбедност саобраћаја.

Радови на реконструкцији инфраструктуре метро система су радови који се изводе у складу са инвестиционим циклусима појединих елемената.

Реконструкција инфраструктуре метро система врши се на основу решења о одобрењу за извођење радова које издаје министарство надлежно за послове грађевинарства

## **Заштита инфраструктуре**

### **Члан 26.**

У зони заштитног појаса трасе метро система, осим у зони инфраструктурног појаса, изузетно се могу градити објекти који нису у функцији метро система, на основу услова које у обједињеној процедури издавања локацијских услова од управљача инфраструктуре метро система, као имаоца јавних овлашћења издаје надлежни орган.

Прописане мере заштите објеката из става 1. овог члана спроводи инвеститор објекта о свом трошку.

У зони заштитног појаса могу се постављати надземне и подземне инсталације – цевоводи и постројења (водоводне, канализационе, гасовод и др.), телекомуникационе инсталације и електроенергетски водови, на основу посебно издатих услова управљача метро система. Делови ових система, изузетно се могу постављати у зони инфраструктурног појаса, уз посебне услове управљача метро система.

У зони заштитног појаса изнад метро објекта, на површини земље, за подземне објекте, на простору између спољне ивице конструкције метро објекта до површине земље градња нових зграда и других инжењерских објеката, изузетно се дозвољава изградња уз посебне услове управљача метро система.

Земљиште изнад метро објеката не представља земљиште јавне намене, осим ако је то предвиђено планским документом. За објекте метро система катастарска парцела се формира само за надземне делове, односно делове објеката који су везани за површину земље (улази у станице, вентилациони шахтови, евакуациони шахтови и др.), док се за подземне објекте у коридору метроа не формирају посебне парцеле.

Приликом изградње или других обимнијих радова или интервенција на постојећим објектима на катастарским парцелама које се у целини или делимично налазе у оквиру заштитног појаса метро система, орган надлежан за

издавање локацијских услова је обавезан да од управљача метро система, као имаоца јавних овлашћења, прибави потребне услове за пројектовање.

### **Радње ометања одвијања саобраћаја**

#### **Члан 27.**

У циљу одвијања безбедног метро саобраћаја, забрањено је:

1) отуђивати, уништавати, уклањати или оштећивати делове инфраструктуре метро система или делове возила, који непосредно утичу на безбедност;

2) бацати или стављати било какав предмет на колосек или бацати било какав предмет на возила или из возила;

3) изводити радове у близини метро трасе који би могли оштетити објекте метро система, пругу или умањити стабилност терена (клизање или одроњавање терена, хидрографске промене и сл.) или на било који други начин угрожавати или ометати метро саобраћај;

4) уносити материје или предмете у возове, у просторије службених места намењених путницима, којима би се могла угрозити безбедност путника и других лица или им се нанети штета;

5) ометати рад запосленог у обављању послова.

Управљач метро система је дужан да на местима на којима може доћи до ометања или угрожавања саобраћаја метро система, самостално или заједно са другим лицем, благовремено предузима мере техничке и физичке заштите инфраструктуре метро система од елементарних непогода ради безбедног одвијања саобраћаја.

У инфраструктурном појасу метро система забрањена је садња дрвећа која својим кореном може утицати на стабилност метро система и безбедност одвијања саобраћаја.

У заштитном појасу метроа не планира се формирање депонија отпадних материјала, као ни трасе инсталација за одвођење површинских и отпадних вода тако да воде ка објектима метроа. Одводњавање површинских вода са објеката и слободних површина у заштитном појасу метроа мора бити контролисано и вођено на супротну страну од трасе метроа, односно станичних објеката метро система.

### **Јавна инфраструктура и инфраструктурни објекти у функцији метро система**

#### **Члан 28.**

Израда техничке документације и изградња јавне инфраструктуре и инфраструктурних објеката у функцији метро система врши се у складу са прописима којима се уређује планирање и изградња објеката и изградња линијских инфраструктурних објеката.

### **Одобрење изградње инфраструктуре у функцији метросистема**

#### **Члан 29.**

Грађевинска дозвола за изградњу јавне инфраструктуре и инфраструктурних објеката у функцији метро система издаје се за више катастарских парцела или делова катастарских парцела преко којих прелази тај објекат.

Припремни радови за изградњу метро система и јавне инфраструктуре и инфраструктурних објеката у функцији метро система могу се изводити и на основу привремене грађевинске дозволе.

Уз захтев за издавање привремене грађевинске дозволе из става 2. овог члана, прилаже се идејни пројекат са техничком контролом. Доказ о одговарајућем праву на земљишту или објекту прилаже се у складу са законом којим се уређује изградња објеката.

На поступак издавања привремене грађевинске дозволе и њену садржину примењују се одговарајуће одредбе закона којим је уређена изградња објеката, ако овим законом није другачије прописано. За издавање привремене грађевинске дозволе није потребно прибављање локацијских услова.

Припремни радови који су изведени на основу привремене грађевинске дозволе из става 3. овог члана могу трајати најдуже три године од дана правноснажности те дозволе, након чега је инвеститор у обавези да прибави грађевинску дозволу за метро систем, односно јавне инфраструктуре и инфраструктурних објеката у функцији метро система којом ће обухватити и радове који су се извели на основу привремене грађевинске дозволе из става 3. овог члана.

## **V. ПРЕВОЗ ПУТНИКА У МЕТРО СИСТЕМУ**

### **Опште одредбе**

#### **Члан 30.**

Јавни превоз путника у метро систему обавља управљач метро система који испуњава услове прописане овим законом, услове прописане законом којим се уређује обављање комуналних делатности и који је регистрован за обављање градског и приградског превоза путника.

#### **Испуњеност услова за отпочињање обављања делатности јавног превоза путника у метро систему**

#### **Члан 31.**

Испуњеност услова за отпочињање обављање делатности јавног превоза путника у метро систему утврђује министарство надлежно за комуналне делатности у складу са законом којим се уређују услови за обављање комуналних делатности.

Министар надлежан за послове саобраћаја доноси подзаконски акт којим се ближе утврђују услови, поступак и начин за обављање делатности јавног превоза.

#### **Пружање услуга јавног превоза путника**

#### **Члан 32.**

Јавни превоз путника у метро систему се обавља по унапред објављеном реду вожње на који сагласност даје надлежни орган за градски и приградски превоз јединице локалне самоуправе.

У случају промена реда вожње или укидања појединих услуга управљач метро система мора ту промену објавити на одговарајући начин.

## **Информације о услугама јавног превоза путника у метро систему**

### **Члан 33.**

Управљач метро система мора на погодан начин да објави најмање следеће информације о услугама јавног превоза путника које обавља:

- 1) тарифни систем који се примењује у метро систему;
- 2) ред вожње;
- 3) приступачност, услове приступа и могућност превоза особа са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу;
- 4) процедуре за подношење притужби,

Током путовања возом управљач метро система мора да адекватно обавести путнике о:

- 1) наредној станици;
- 2) кашњењима возова;
- 3) могућностима преседања на друге линије градског и приградског саобраћаја;
- 5) питањима безбедности и сигурности.

### **Поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника метром**

#### **Члан 34.**

Обављање превоза путника метроом може се поверити уз сагласност оснивача другим правним лицима.

Поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника метром врши се у складу са овим законом, законом којим се уређује комунална делатност и законом којим се уређује железница.

## **VI. ГРАДСКА ЖЕЛЕЗНИЦА**

### **Опште одредбе**

#### **Члан 35.**

Одредбе овог закона сходно се примењују и на градску железницу која је функционално одвојена од јавне железничке инфраструктуре.

Јавно предузеће или друго правно лице које управља градском железницом које обавља јавни превоз путника и на јавној железничкој инфраструктури, мора испуњавати и услове прописане законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује обављање делатности железничког превоза.

Железничка возила која користи градска железница морају испуњавати услове прописане законом који уређује интероперабилност у железничком систему.

## **VII. ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР**

#### **Члан 36.**

Надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона, као и закона, других прописа и општих аката којима се

уређује безбедност у метро систему и градској железници врши министарство надлежно за послове саобраћаја.

Инспекцијски надзор врши министарство надлежно за послове саобраћаја преко републичког инспектора за железнички саобраћај, у складу са овим законом и законом којим се уређује инспекцијски надзор.

Надзор над обављањем делатности јавног превоза путника у метро систему се спроводи у складу са овим законом и законом којим се уређује обављање комуналних делатности.

## **VIII. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ**

### **1. Привредни преступ**

#### **Члан 37.**

Новчаном казном од 500.000 до 3.000.000 динара казниће се за привредни преступ привредно друштво или друго правно лице ако не поступи у складу са чланом 12. став 9. овог закона.

Новчаном казном од 50.000 до 200.000 динара казниће се одговорно лице у правном лицу за привредни преступ из става 1. овог члана.

#### **Члан 38.**

Новчаном казном од 500.000 до 3.000.000 динара казниће се за привредни преступ привредно друштво или друго правно лице, ако запослени нема одговарајућу стручну спрему, у складу са чланом 18. овог закона.

Новчаном казном од 50.000 до 200.000 динара казниће се одговорно лице у правном лицу за привредни преступ из става 1. овог члана.

#### **Члан 39.**

Новчаном казном од 50.000 до 1.000.000 динара казниће се за привредни преступ привредно друштво или друго правно лице, ако не објави информације о услугама јавног превоза путника које обавља, у складу са чланом 33. овог закона.

Новчаном казном од 5.000 до 200.000 динара казниће се одговорно лице у правном лицу за привредни преступ из става 1. овог члана.

### **2. Прекршај**

#### **Члан 40.**

Новчаном казном од 500.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице, због спречавања да се метро саобраћај безбедно одвија, у складу са чланом 27. овог закона.

Новчаном казном од 5.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице, односно одговорно лице у правном лицу за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 50.000 до 500.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

## **IX. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**

#### **Члан 41.**

Министар надлежан за послове саобраћаја донеће подзаконски акт из члана 31. став 2. овог закона у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

Дирекција за железнице је дужна да своју унутрашњу организацију усклади са одредбама овог закона у року од 30 дана од дана ступања на снагу овог закона.

**Члан 42.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

## О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

### I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у одредбама члана 97. тачка 12. Устава Републике Србије, којима се утврђује да Република Србија, између осталог, уређује и организацију и коришћење простора.

### II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је према члану 7. став 2. Закона о министарствима („Службени гласник РС”, бр. 128/20) надлежно за обављање послова државне управе у области железничког, друмског, водног и ваздушног саобраћаја, који се односе између осталог и на реализацију пројеката изградње саобраћајне инфраструктуре и инфраструктурне пројекте од посебног значаја у области нискоградње.

Идеја о изградњи београдског метроа стара је деценијама, а Град Београд је по први пут урадио анализе и студије неопходне за његову изградњу. Изградња београдског метро чини један од најкомплекснијих инфраструктурних пројекат који треба да представља висококапацитетан и потпуно независан шински систем, а самим тим и основ јавног превоза у Београду. Изградњом овако важног пројекта за Републику Србију и Град Београд значило би мање гужве у градском саобраћају, а према томе и бржи проток како градског саобраћаја тако и самог становништва. Осим тога, овакав вид превоза представља један од најбезбеднијих, најефикаснијих и најпоузданијих видова одвијања саобраћаја. Оно што је посебно важно јесте да изградњом метроа доприносимо убрзаном развоју делова града са потенцијалом за изградњу великог броја стамбених и пословних јединица. Пројекат метроа у Београда у највећој мери може да утиче на уздизање Града Београда на ниво високог ранга међу метрополитенским градовима и престоницама централне, источне и југоисточне Европе.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је у свом плану рада планирало отпочињање реализације пројекта до краја 2021. године, а чија вредност је процењена на око 6 милијарди евра улагања у целокупан пројекте. Пројектом је предвиђена изградња две метро линије и то: прва метро линија која ће повезивати Железник и Миријево и друга метро линија која ће повезивати Миријево и Земун. Предвиђено је да прва линија метроа буде завршена до 2028. године, док је планирани рок завршетка целог пројекта предвиђен до 2033. године.

Да би се убрзао почетак изградње Београдског метроа, потребно је донети овај закон, како би се омогућила бржа и једноставнија реализација пројекта, и то од процеса прибављања земљишта, до издавања неопходних дозвола, те убрзао процес јавних набавки неопходних за реализацију овог пројекта од значаја за Републику Србију. Законом су уређени и регулаторни, технички и други услови за безбедно, поуздано и уредно одвијање саобраћаја.

За све наведене пројекте обезбеђена су средства у буџету Републике Србије и гаранције за кредите, за које су преговори са банкама у току за обезбеђивање што повољнијих услова кредитирања. Усвајањем оваквог законског решења, убрзала би се реализација пројекта и тиме би Република Србија била у ситуацији да плаћа мање накнаде банкама на неискоришћена

средства из кредита, а допринело би се и већој искоришћености средства из буџета Републике Србије.

Због свега напред наведеног предлаже се доношење овог закона, којим ће омогућити бржа и ефикаснија реализација пројеката од значаја за Републику Србију.

Одредбе овог закона не угрожавају уставна и људска права грађана Републике Србије, а са друге стране стварају услове за ефикаснију реализацију пројеката од значаја за Републику Србију.

### **III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА**

Чланом 1. Предлога закона прописано је да овај закон уређују регулаторни, технички и други услови за безбедно, поуздано и уредно одвијање саобраћаја метро система и градске железнице, услови које запослени на њима морају да испуне, управљање инфраструктуром метро система и градске железнице, обављање делатности превоза путника и услуге јавног превоза путника метро системом и градском железницом од општег интереса .

Чланом 2. Предлога закона дефинисани су појмови употребљени у смислу овог закона.

Чланом 3. Предлога закона одређени су елементи метро система.

Чланом 4. Предлога закона одређен је подсистем пружна (колосечна) инфраструктура.

Чланом 5. Предлога закона утврђен је подсистем станица (станична инфраструктура)

Чланом 6. Предлога закона дефинисан је подсистем енергије метро система.

Чланом 7. Предлога закона обухваћен је подсистем сигнализације, управљања и контроле метро система.

Чланом 8. Предлога закона обухваћен је подсистем возила.

Чланом 9. Предлога закона дефинисани су стручни и функционални захтеви подсистема метро система, као и обезбеђивање безбедног, поузданог и уредног одвијања саобраћаја.

Чланом 10. Предлога закона предвиђа се начин пуштања подсистема у рад.

Чланом 11. Предлога закона утврђен је поступак верификације подсистема, као и начин издавања сертификата о верификацији подсистема или његовог дела.

Чланом 12. Предлога закона дефинисан је начин издавања дозвола за коришћење подсистема.

Чланом 13. Предлога закона предвиђен је систем управљања безбедношћу метро система, као и основни елементи система управљања безбедношћу.

Чланом 14. Предлога закона предвиђен је надзор над системом управљања безбедношћу.

Чланом 15. Предлога закона утврђени су услови, од чега се састоји и ко треба да поседује сертификат о безбедности метро система.

Чланом 16. Предлога закона утврђен је начин издавања сертификата о безбедности метро система.

Чланом 17. Предлога закона утврђен је начин одузимања сертификата о безбедности метро система.

Чланом 18. Предлога закона утврђен су услови које морају да испуњавају запослени метро система.

Чланом 19. Предлога закона утврђен су услови које у здравственом погледу морају да испуњавају запослени метро система.

Чланом 20. Предлога закона утврђен су услови које запослени мора да испуњава како би стекао право на регулисање саобраћаја и управљање возилима у метро систему.

Чланом 21. Предлога закона дефинисане су обавезе управљача метро система у случају несрећа и незгода при одвијању саобраћаја, као и околности у којима су настали.

Чланом 22. Предлога закона дефинисане су опште одредбе управљања инфраструктуром метро система, а који се односи на: изградњу инфраструктуре метро система, одржавање инфраструктуре метро система, организовање и регулисање саобраћаја, управљање станицама, реконструкција и заштита инфраструктуре метро система.

Чланом 23. Предлога закона предвиђен је начин изградње инфраструктуре метро система.

Чланом 24. Предлога закона предвиђен је начин одржавања инфраструктуре метро система.

Чланом 25. Предлога закона предвиђен је начин изградње и реконструкције инфраструктуре метро система.

Чланом 26. Предлога закона предвиђен је начин заштите инфраструктуре метро система.

Чланом 27. Предлога закона предвиђени су елементи који се тичу радњи које су забрањене, а тичу се одвијања безбедног метро саобраћаја.

Чланом 28. Предлога закона утврђено је да се израда техничке документације и изградња јавне инфраструктуре и инфраструктурних објеката у функцији метро система врши у складу са прописима којима се уређује планирање и изградња објеката и изградња линијских инфраструктурних објеката.

Чланом 29. Предлога закона дефинисан је поступак издавања одобрења изградње инфраструктуре у функцији метросистема.

Чланом 30. Предлога закона дефинисане су опште одредбе превоза путника у метро систему.

Чланом 31. Предлога закона утврђује се испуњеност услови за отпочињање обављање делатности јавног превоза путника у метро систему

Чланом 32. Предлога закона предвиђен је начин пружања услуга јавног превоза путника.

Чланом 33. Предлога закона предвиђен је начин давања информација о услугама јавног превоза путника у метро систему.

Чланом 34. Предлога закона предвиђен је начин поверавања обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника метром.

Чланом 35. Предлога закона дефинисане су опште одредбе градске железнице, односно да се одредбе овог закона сходно примењују и на градску железницу која је функционално одвојена од јавне железничке инфраструктуре.

Чланом 36. Предлога закона дефинисан је Надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона

Чл. 37, 38, 39. и 40. Предлога закона предвиђене су казнене одредбе за привредни преступ и прекршај учињени против овог закона.

Чланом 41. Предлога закона прописано је да ће министар надлежан за послове саобраћаја донети подзаконски акт из члана 31. став 2. овог закона у року од две године од данас ступања на снагу овог закона и да је Дирекција за железнице дужна да своју унутрашњу организацију усклади са одредбама овог закона.

Чланом 42. Предлога закона прописано је ступање на снагу овог закона.

**IV. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТВА ПОТРЕБНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ОВОГ ЗАКОНА**

За спровођење овог закона нису потребна додатна финансијска средства из буџета Републике Србије.

## ПРИЛОГ 1:

Тест утицаја Члан 7. (уредбе) Одлука о потреби спровођења анализе ефеката докумената јавних политика и прописа			
Тест нивоа утицаја јавне политике		Тест нивоа приоритета јавне политике	
<b>Висок утицај</b>	Врло сложена, политички осетљива или са значајним финансијским трошковима	<b>Висок приоритет</b>	Мере Владе односно јединице локалне самоуправе високог политичког приоритета, са значајним политичким, фискалним или правним последицама
<b>Средњи утицај</b>	Донекле сложена, политички осетљива или са значајним финансијским трошковима	<b>Средњи приоритет</b>	Мере Владе односно јединице локалне самоуправе са мањим политичким, фискалним или правним последицама
<b>Низак утицај</b>	Врло јасна, њено спровођење проузрокује минималне трошкове	<b>Низак приоритет</b>	Мере министарства или других органа државне управе, односно јединица локалне самоуправе које ће, у случају да не буду реализоване, изазвати минималне штетне последице
Утврђивање потребе за спровођење Анализе ефеката (у даљем тексту: АЕ)			
	<b>Висок приоритет</b>	<b>Средњи приоритет</b>	<b>Низак приоритет</b>
<b>Висок утицај</b>	АЕ потребна	АЕ потребна	АЕ потребна
<b>Средњи утицај</b>	АЕ потребна	АЕ потребна	АЕ потребна
<b>Низак утицај</b>	АЕ препоручена	АЕ препоручена	АЕ није потребна

**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?

У области која је предмет Закона о метроу и градској железници, показатељи који се тренутно прате пре свега се односе на област јавног градског превоза путника као и показатељи оствареног транспортног рада у предметној области.

Имајући у виду да је област јавног превоза путника, делатност од општег интереса, у овом тренутку, на територијама јединица локалних самоуправа постоји обавеза и пракса праћења показатеља рада предузећа која пружају услуге превоза путника и то: број превезених путника по превозним средствима, број остварених километара, потрошња енергије и др.

У наставку дат приказ података о броју превезених путника на подручју Београда по годинама.

година	укупно	трамвај	тролејбус	аутобуси	у
					хилјадама
					БГ воз
2010	652542	97395	52340	502807	1988
2017	828456	87876	49873	681364	9343
2018	833090	87796	51471	686262	8561
2019	838827	87659	50392	691426	9350

Резултати истраживања спровођени у претходном периоду указују да за уже градско подручје Београда, јавни транспорт путника има доминантно учешће од 49,5%. али са значајним учешћем аутобуског подсистема са 44,8%, а затим следе трамвајски подсистем са 2,32% и тролејбуски подсистем са 1,53%. Учешће градске железнице је мање од 1%.

- 2) 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.

Документи који у овом тренутку делимично регулишу ову област представљају Закон о железници и Закон о безбедности у железничком саобраћају. У исто време ово само делимично, посебно имајући у виду карактеристике транспортног тржишта које постојећи закони регулишу (отвореност тржишта, независност управљача инфраструктуре од оператера, елементи безбедности и интероперабилности и др) односно постоје многа питања која се односе на метро систем и систем градске железнице која нису ни на који начин „покривена“ постојећом легислативом.

Са друге стране посматрано, спроводи се читав низ политика које се односе на област Одрживе мобилности и одрживог урбаног развоја који својим мерама захтевају и подстичу већи удео еколошки погодних система у области транспорта у урбаним срединама.

Један од основних докумената који је повезан са предметним законом представља Стратегија одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године („Службени гласник РС”, бр. 47/19). Стратегија одрживог урбаног развоја усвојена је у складу са потребама уређења градског простора, решавања проблема урбаног развоја, а самим тим и јавног саобраћаја путника, и потенцијалима које урбана насеља носе као генератори развојних активности.

Као последица донете Стратегије, многи градови на подручју Републике Србије приступили су изради докумената који се односе на Планове одрживе мобилности, који између осталог предвиђају већи удео еколошки повољнијих видова. У случају већих градова, а пре свега Београда сет мера за достизање одрживе мобилности директно је повезан са развојем и унапређењем висококапацитативних шинских система у оквиру јавног превоза путника – метроом и градском железницом.

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

Закон о метроу и градској железници суштински покрива две области: безбедност система и техничку регулативу и делатности превоза путника. Прва област, с обзиром да метро технички припада железничким системима се уређује у складу са тим регулаторним оквиром односно може се рећи да је повезан са законима који регулишу ову област – Закон о железници, Закон о безбедности железничког саобраћаја.

Што се тиче области превоза путника, имајући у виду да се ради о превозу путника на територијама локалне самоуправе, односно о делатности од јавног интереса ова област регулисана је Законом о комуналним делатностима.

За област изградње, реконструкције, одржавања, важећи су прописи Закон о планирању и изградњи и Закон о посебним поступцима ради реализације пројеката изградње и реконструкције линијских инфраструктурних објеката од посебног значаја за Републику Србију. За ову област веома је важан и SMART план из 2017 године и Стратегија развоја Београда до 2021 године.

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

Основни проблем представља не постојање адекватног законског оквира који је неопходан за планирање, пројектовање, изградњу и експлоатацију метро система, као и система градске железнице.

Иако метро систем и систем градске железнице представљају елементе железничке система, обзиром да метро у техничко-безбедносном смислу представља комплексан и специфичан систем захтева посебан приступ при дефинисању свих нивоа безбедносних процедура као и осталих сегмената.

Све одредбе које се предлажу Законом о метроу и градској железници, у највећој могућој мери поштовала су решења и приступ примењен у законима који регулишу област железнице, али у исто време посебно водећи рачуна о специфичностима истих. На пример метро је потпуно функционално, просторно и организационо независтан систем те није могуће применити решења која важе за отворено тржиште железничких услуга које функционише уз поштовање принципа интероперабилности.

Систем градске железнице, иако у директној вези са јавном железничком инфраструктуром, на којој такође може да функционише, потребно је јасније дефинисати посебно у смислу техничко технолошких захтева нове инфраструктуре која ће се користити само у сврху градске железнице, а не и осталог железничког превоза. Ово има директан утицај на трошкове пројектовања и изградње нове инфраструктуре за потребе система градске железнице, с обзиром да ће их бити могуће пројектовати и градити у складу са захтевима возних средстава за превоз путника у градским срединама, а не са захтевима за пруге за мешовити саобраћај, што је случај са постојећим законима који регулишу област железничког саобраћаја у Републици Србији.

5) Која промена се предлаже?

Доношење новог закона којим ће бити регулисана ова област.

6) Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Доношење предметног закона је неопходно. Предложеним текстом и обимом дефинише се оквир и основе система, као и безбедносни елементи, док ће детаљи бити обрађивани кроз подзаконска акта.

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

Поред основних функција транспорта (да повеже места становања са местом рада и школовања, обезбеди приступачност важним тачкама на територији града, као што су урбани центри, привредне зоне, објекти изузетне рекреативне и туристичке атракције и сл.), он треба да омогући грађанима лакоћу и безбедност комуницирања, инвеститорима ефикасније функционисање објеката, зона или комплекса у које желе да инвестирају, а туристима и рекреативцима удобнију и лакшу доступност појединим одредиштима. Концепт београдског метроа би, дакле, требало да омогући активирање значајног територијалног капитала (грађевинског земљишта у центру и периферији) тј. да омогући да приоритетни потенцијали буду активирани и употребљени на оптималан начин.

8) Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?

Не постоје.

9) Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Не, није могуће, а пре свега имајући у виду да је потребно јасно и једнозначно дефинисати све неопходне, пре свега регулаторне оквире, као и елементе безбедности система, а након тога и остале елементе од важности за функционисање метро система и система градске железнице.

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

Увођењем метро система, добија се јавни превоз великог капацитета са већом брзином путовања и могућношћу уласка у изграђена градска подручја који је, због саобраћајних гужви на уличној мрежи, бољи од

приступа путничким аутомобилом. Метро систем води ка смањењу броја возила осталих видова јавног градског превоза и осталог саобраћаја на уличној мрежи. Такође, увођење метро система води до модалног преусмеравања путника са приватних аутомобила на јавни превоз, а у оквиру корисника јавног превоза, до промене путања и преласка путника на метро система као систем који нуди краће време путовања. Долази до уштеда времена за претходне кориснике јавног превоза, уштеда времена за нове кориснике јавног превоза као и уштеда пређене раздаљине за претходне кориснике приватних аутомобила. Такође, долази до смањење раздаљина које се прелазе возила осталих видова јавног превоза због реорганизације саобраћаја.

Јасно је да без високо капацитативног система какав је метро систем, ове користи изостају и долази до даље деградације квалитета путовања: дужа времена путовања јавним превозом, већи број приватних аутомобила на улицама, веће гужве, веће загађење ваздуха. У случају не реализовања метро система, на примеру Београда, прогнозирано је да ће број захтева за путовањем путничким аутомобилом значајно порастати између 2015. и 2033. године: у јутарњем вршном часу за око 43% и у поподневном за око 49% . Број возило-км на путној мрежи у главној градској зони током јутарњег вршног часа је прогнозирано да ће порастати за око 39%. Оваква ситуација води ка погоршавању животне средине превасходно у смислу загађења ваздуха.

11) Како 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)?

Постоје различита искуства, која су у директној повезаности са културом појединих земаља као и начином уређивања области превоза, а у смислу основног права које поједине земље примењују. Тако су на пример у Великој Британији питања које регулише предметни закон обрађена кроз законе који уређују јавни железнички систем.

У исто време, због битних разлика у регулаторним захтевима - железнички систем подразумева раздвојеност делатности, велик број актера, потребу међународне интероперабилности, стално усклађивање са ЕУ законодавством док метро систем функционише као јединствен систем, са само једним актером на локалном нивоу, метро систем и градска железница уређују се посебним правним актима у многим европских земаља нпр. у Француској, Немачкој, Аустрији итд.

**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).

Доношењем Закона о метроу и градској железници ствара се законодавни оквир и основ за ефикасно и безбедно функционисање ова два система.

Нацрт Закона о метроу и градској железници уређује питања техничких, регулаторних и других услова за безбедан и поуздан саобраћај, управљање инфраструктуром ових система и обављања делатности јавног превоза путника. Неопходно је што пре законски уредити ниво безбедности који ови системи морају да имају и низ других техничких карактеристика и институционални оквир који по својој суштини представљају улазне податке за пројектовање метроа. Свако кашњење у законском дефинисању ових услова у односу на пројектовање може касније изазвати бројне проблеме и потребу да се пројекти поново разматрају, врше нови прорачуни и измене

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

Нацртом Закона о метроу, по први пут у нашем законодавству ће се уредити питања техничких, регулаторних и других услова за безбедан и поуздан саобраћај метроом, управљање инфраструктуром метро система и обављања делатности јавног превоза путника метроом.

- 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?

Да

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

По ступању на снагу Закона, учинак ће бити прво видљив кроз израду и контролу техничке документације за изградњу метро

система. Касније кроз фазу изградње прве фазе прве линије метроа...

**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?

Нема алтернативних мера осим доношења Закона о метроу.

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

Нема других опција за постизање жељених циљева.

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

За сада нису предвиђене никакве 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?

Да, кроз систем управљања безбедношћу метро система, надзор над системом управљања безбедношћу, обавезе управљача метро система у случају несрећа и незгода као и кроз област бр. 4. управљање инфраструктуром метро система.

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

Спровођење информативно- едукативних мера није потребно да би се постигли општи и посебни циљеви.

- 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?

Проблем се може решити искључиво интервенцијом јавног сектора.

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

Да

- 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?

Опција је доношење Закона о метроу како би се по први пут уредила питања техничких, регулаторних и других услова за безбедан и поуздан саобраћа метроом, управљање инфраструктуром метро система и обављања делатности јавног превоза путника метроом.

**Кључна питања за анализу финансијских ефеката**

- 1) Какве ће ефекте изабрана опција имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?

Метро систем је катализатор за урбани развој на градским локацијама. Применом концепта транзитног развоја на локацијама које су под утицајем развоја метроа укључујући и greenfield и brownfield локације остварује се корист од вредности земљишта чиме се добија повраћај инвестираног новца кроз јавне приходе од власника земљишта и користи коју таквим власницима доноси инфраструктура и уређење земљишта.

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

Претежно из других извора финансирања

- 3) Како ће спровођење изабране опције 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?

Увођење промена неће изазвати додатне трошкове у наведеним областима

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

Додатни расходи нису предвиђени

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

Нема расхода 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?

На примеру Београда, у оквиру Мастер плана саобраћајне инфраструктуре Београда – Смарт План, 2017, прогнозиран је однос користи и трошкова (Benefit-Cost Ratio) за изградњу две линије метроа У Београду у распону од 1.3 до 2.8, што значи да за сваки потрошени динар/еуро (укључујући и капиталне и оперативне трошкове), између 1.3 до 2.8 динара/еура се акумулира и остварује се шира економска корист.

- 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?

Не утиче

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

НЕ

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

Развој метро система подразумева увођење нових технологија

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

Изградња метроа утиче на повећање БДП. Метро систем побољшава стандард живљења, квалитет животне средине и равномернијем развоју урбаних средина

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

Подићиће се квалитет радне снаге, а права, обавезе и одговорности послодаваца ће се такође подићи на виши ниво.

**Кључна питања за анализу ефеката на друштво**

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

Увођење метро система долази до уштеда времена путовања за претходне кориснике јавног превоза, уштеда времена путовања за нове кориснике јавног превоза као и уштеда пређене раздаљине за претходне кориснике приватних аутомобила. Такође, долази до смањења раздаљина које прелазе возила осталих видова јавног превоза због реорганизације саобраћаја.

Додатно долази до позитивних ефеката на стање животне средине кроз смањење емисија гасова путничких и теретних возила на мрежи саобраћајница, где би посебно дошло до смањења емисије гасова возила јавног превоза због видовне прерасподеле путника.

- 2) 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?

Неће штетно утицати

- 3) На које друштвене групе, а посебно на које осетљиве друштвене групе, би утицале мере изабране опције 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)?

Изабрана опција ће имати позитиван утицај на све путнике, а нарочито на путнике са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

- 4) Да ли би и на који начин изабрана опција утицала 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)?

Нече знатно утицати

- 5) 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)?

Изабране опције омогућавају равноправан третман свих путника, нарочито оних са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу, сходно тачки 3.

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

Поред основних функција транспорта (да повеже места становања са местом рада и школовања, обезбеди приступачност важним тачкама на територији града, као што су урбани центри, привредне зоне, објекти изузетне рекреативне и туристичке атракције и сл.), он треба да омогући грађанима лакоћу и безбедност комуницирања, инвеститорима ефикасније функционисање објеката, зона или комплекса у које желе да инвестирају, а туристима и рекреативцима удобнију и лакшу доступност појединим одредиштима. Концепт метроа би, дакле, требало да омогући активирање значајног територијалног капитала (грађевинског земљишта у центру и периферији) тј. да омогући да приоритетни потенцијали буду активирани и употребљени на оптималан начин

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

Да, кроз побољшање услуга јавног превоза.

- 8) 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?

Није релевантно

**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?

Нацрт закона не проузрокује директан утицај на животну средину, осим у мери у којој повећањем квалитета метро превоза и превоза градском железницом, долази до преласка путника са других видова саобраћаја ( превоз аутомобилима, аутобусима...), што доводи до позитивног утицаја на животну средину имајући у виду да је превоз метроом и градском железницом повољан вид превоза.

- 2) Да ли изабрана опција утиче на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну?

Нацрт закона не проузрокује никакав утицај на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као флору и фауну.

- 3) Да ли изабрана опција утиче на здравље људи?

Нацрт Закона неће произвести никакав утицај на здравље људи.

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

Нацрт закона не представља ризик по животну средину и здравље људи.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област?

Нацрт закона не утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област.

**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

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?

Да

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 ?

Не

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

Да

5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Не

6) Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Не

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

За доследно спровођење и одрживост закона, потребно је доношење одговарајућих подзаконских аката

**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)?

Да

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?

У току је обезбеђивање финансијских средстава за спровођење. Није предвиђено спровођење јавне набавке

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

За сада нису препознати значајнији ризици

**Области планирања и спровођења јавних политика**

- 1) Правосуђе и правни систем;
- 2) Јавна безбедност;
- 3) Одбрана;
- 4) Јавна управа;
- 5) Урбанизам, просторно планирање и грађевинарство;
- 6) Конкурентност;
- 7) Минералне сировине и рударство и енергетика;
- 8) Заштита животне средине;
- 9) Саобраћај и комуникације;
- 10) Запосленост и социјална заштита;
- 11) Здравство;
- 12) Спорт;
- 13) Омладина;
- 14) Образовање;
- 15) Пољопривреда и рурални развој;
- 16) Јавно информисање;
- 17) Култура;
- 18) Људска права и грађанско друштво (укључујући вере и дијаспору).

а) Надлежни орган за целу област у обавези је да у консултацијама са другим органима одреди „кровни” документ јавне политике – стратегију за област планирања и документе јавне политике ужег обухвата (програм), којима се разрађује посебан циљ стратегије;

б) Уколико стратегија за одређену област планирања не покрива неку тему или се појави нова тема или проблем, прво се израђује концепт политике као одговарајући документ јавне политике.

в) Идентификоване области планирања и спровођења јавних политика на националном нивоу су у директној вези са девет сектора<sup>1</sup> које је Влада одабрала за усвајање секторског приступа у процесу европских интеграција и које користи као полазну основу у планирању и спровођењу средстава Европске уније и координацији међународне развојне помоћи.

<sup>1</sup> правда, унутрашњи послови, реформа јавне управе, развој људских ресурса и друштвени развој, конкурентност, животна средина и климатске промене, енергетика, саобраћај, пољопривреда и рурални развој

**ПРИЛОГ 12:****Кључна питања за вредновање учинака докумената јавних политика****РЕЛЕВАНТНОСТ/ЗНАЧАЈ**

- 1) Да ли су циљеви политике у непосредној корелацији са надређеним документима јавних политика и приоритетима Владе?
- 2) Зашто је била потребна интервенција Владе (креирање и спровођење јавне политике)?
- 3) Да ли су потребе циљних група јавне политике у потпуности задовољене?
- 4) Да ли су постигнути ефекти у директној корелацији са циљевима политике?

**ЕФИКАСНОСТ**

- 1) Који показатељи и циљне вредности су дефинисане за резултате и да ли су остварене?
- 2) Колики су трошкови резултата – по резултату и укупно? Колико одступају од трошкова који су планирани?
- 3) Да ли су ангажовани ресурси били довољни за остварење резултата?
- 4) Да ли су резултати постигнути у складу са утврђеним роковима? Уколико нису, који су разлози за то?

**ЕФЕКТИВНОСТ**

- 1) Да ли су планирани ефекти и исходи постигнути и развојни услови промењени?
- 2) Уколико нису, да ли је могуће квантификовати разлику и пронаћи узроке?
- 3) Да ли су изабране активности/мере релевантне и најадекватније за постизање резултата?
- 4) Да ли су корисници јавне политике задовољни постигнутим исходима?

**ОДРЖИВОСТ**

- 1) Да ли су финансијски и економски механизми успостављени у циљу дуготрајних и одрживих користи од конкретне јавне политике?
- 2) Да ли се у оквиру важећег регулаторног оквира може омогућити трајније креирање користи од конкретне јавне политике?
- 3) Да ли постоје одговарајући институционални капацитети за трајно одржавање позитивних ефеката конкретне јавне политике?

**ИЗЈАВА****О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРЕДЛОГА ЗАКОНА О МЕТРОУ И  
ГРАДСКОЈ ЖЕЛЕЗНИЦИ СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ**

1. Овлашћени предлагач прописа – Влада  
Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
2. Назив прописа  
Предлог закона о метроу и градској железници
3. Усклађеност прописа с одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум), односно с одредбама Прелазног споразума о трговини и трговинским питањима између Европске заједнице, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Прелазни споразум):
  - а) Одредба Споразума и Прелазног споразума која се односе на нормативну садржину прописа,  
Нема
  - б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума и Прелазног споразума,  
Нема
  - в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума и Прелазног споразума,  
Нема
  - г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума и Прелазног споразума,  
Нема
  - д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније,  
Нема.
4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:
  - а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,  
Нема
  - б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,  
  
Нема
  - в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,  
Нема

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,  
Нема

д) Рок у којем је предвиђено постизање потпуне усклађености прописа са  
прописима Европске уније,  
Нема.

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају, није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе секундарног извора права (нпр. Предлогом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе Директиве).

Не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност.

6. Да ли су претходно наведени извори права Европске уније преведени на српски језик?  
/

7. Да ли је пропис преведен на неки службени језик Европске уније?  
Не

8. Учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености

У изради овог закона нису учествовали консултанати.