

# Z A K O N

## O UTVRĐIVANJU JAVNOG INTERESA I POSEBNIM POSTUPCIMA RADI REALIZACIJE PROJEKTA IZGRADNJE INFRASTRUKTURNOG KORIDORA AUTOPUTA E-761, DEONICA POJATE-PRELJINA

### I. OSNOVNE ODREDBE

#### Član 1.

Projekat izgradnje infrastrukturnog koridora autoputa E-761, deonica Pojate-Kruševac-Adrani-Preljina (Čačak), sa regulacijom reka i izgradnjom telekomunikacione infrastrukture duž koridora autoputa (u daljem tekstu: Moravski koridor) je projekat od značaja za Republiku Srbiju.

Ovim zakonom uređuje se utvrđivanje javnog interesa za potpunu i nepotpunu eksproprijaciju i privremeno zauzimanje nepokretnosti za izgradnju Moravskog koridora, određivanje korisnika eksproprijacije, način obezbeđivanja finansijskih sredstava za realizaciju projekta, postupak eksproprijacije, izbor strateškog partnera, primena međunarodnih standarda za projektovanje i izvođenje radova, carinski postupci i porezi koji se primenjuju prilikom uvoza opreme i materijala, kao i uređenje drugih pitanja u cilju efikasnije realizacije ovog projekta.

Svi postupci koji se sprovode u skladu sa odredbama ovog zakona smatraju se hitnim i svi državni i organi jedinica lokalne samouprave, privredna i javna preduzeća, kao i drugi organi i institucije koji vrše javna ovlašćenja dužni su da bez odlaganja izdaju akte iz svoje nadležnosti.

Odredbe ovog zakona primenjuju se i u slučaju administrativnog prenosa na nepokretnostima za koje je utvrđen javni interes u skladu sa ovim zakonom.

Ako ovim zakonom nije drukčije određeno, primenjivaće se i odredbe zakona kojim se uređuje eksproprijacija, kao i zakona kojim se uređuje izgradnja objekata, državni premer i katastar, postupak upisa u katastar nepokretnosti i opšti upravni postupak.

#### Član 2.

Prilikom realizacije izgradnje Moravskog koridora biće korišćeni domaći materijali i oprema i angažovani domaći izvođači u odnosu koji će biti određen ugovorom o projektovanju i izvođenju radova, zaključenim u skladu sa odredbama ovog zakona.

### II. JAVNI INTERES I EKSPROPRIJACIJA

#### Član 3.

Utvrđuje se javni interes za eksproprijaciju nepokretnosti u cilju privođenja zemljišta nameni radi izgradnje Moravskog koridora sa pratećom potrebnom infrastrukturom, u skladu sa Uredbom o utvrđivanju Prostornog plana područja posebne namene infrastrukturnog koridora autoputa E-761, deonica Pojate-Preljina („Službeni glasnik RS”, broj 98/13), uključujući i javni interes za nepotpunu eksproprijaciju za izgradnju privremenih objekata u funkciji izgradnje glavnog objekta.

Za ekspropriisanu nepokretnost vlasnik ima pravo na naknadu koja ne može biti niža od tržišne vrednosti nepokretnosti.

#### **Član 4.**

Stranke u postupku eksproprijacije su krajnji korisnik eksproprijacije i vlasnik nepokretnosti koja je predmet eksproprijacije.

Kada je predmet eksproprijacije nepokretnost na kojoj je kao vlasnik upisano lice čije je prebivalište, odnosno boravište nepoznato, a koje nema punomoćnika, organ koji vodi postupak eksproprijacije, postaviće tom licu privremenog zastupnika, koji ima prava i obaveze utvrđene zakonom kojim se uređuje opšti upravni postupak.

#### **Član 5.**

Korisnik eksproprijacije je lice, koje u skladu sa odredbama posebnog zakona, odnosno odlukom Vlade, vrši investitorska prava na izgradnji državnih puteva.

Određuje se JVP „Srbijavode” za korisnika eksproprijacije za izvođenje radova na regulaciji reka u obuhvatu planskog dokumenta iz člana 3. ovog zakona.

Korisnik iz stava 1. ovog člana ima sva prava, obaveze i odgovornosti korisnika eksproprijacije predviđene Zakonom o eksproprijaciji i ovim zakonom.

#### **Član 6.**

Predlog za eksproprijaciju podnosi se najkasnije u roku od tri godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

#### **Član 7.**

O predlogu za eksproprijaciju rešava organ jedinice lokalne samouprave nadležan za imovinsko pravne poslove (u daljem tekstu: nadležni organ), na čijoj teritoriji se nalazi nepokretnost koja je predmet eksproprijacije.

#### **Član 8.**

Uz predlog za eksproprijaciju za nepokretnost koja je predmet eksproprijacije, podnosi se informacija o lokaciji i dokaz o obezbeđenim sredstvima za eksproprijaciju.

Dokazom o obezbeđenim sredstvima za eksproprijaciju smatra se potvrda o obezbeđenim sredstvima u budžetu korisnika eksproprijacije, odnosno ovlašćenje ili drugi instrument obezbeđenja plaćanja naknade, u skladu sa propisima kojima se uređuje platni promet.

Dokaz o utvrđenom javnom interesu predstavlja pozivanje krajnjeg korisnika na ovaj zakon.

#### **Član 9.**

Kada je predmet eksproprijacije neizgrađeno građevinsko zemljište na kome je upisano pravo javne svojine u korist Republike Srbije ili jedinice lokalne samouprave, postupak se sprovodi u odnosu na titulara prava svojine na zemljištu.

Ako je na zemljištu iz stava 1. ovog člana upisano neko treće lice kao korisnik, tom licu pripada naknada u skladu sa ovim zakonom, Zakonom o eksproprijaciji i drugim posebnim zakonima.

Za građevinsko zemljište iz stava 1. ovog člana na kome je upisano pravo javne svojine Republike Srbije i na kome nema izgrađenih objekata, ne sprovodi se postupak eksproprijacije, već nadležni organ, kao dokaz o odgovarajućem pravu u postupku izdavanja rešenja o građevinskoj dozvoli pribavlja izvod iz lista nepokretnosti sa upisanim pravom svojine na građevinskom zemljištu u korist Republike Srbije.

Kada je predmet eksproprijacije građevinsko zemljište na kome je izgrađen objekat suprotno zakonu, za koji nije okončan postupak ozakonjenja, stranka u postupku je vlasnik građevinskog zemljišta na kome je izgrađen taj objekat.

Ako je na zemljištu iz stava 1. ovog člana kao korisnik upisano lice koje bi u skladu sa odredbama zakona kojim se uređuje pretvaranje prava korišćenja u pravo svojine uz naknadu moglo da ostvari pravo na konverziju, postupak eksproprijacije se sprovodi u odnosu na titulara prava svojine na tom zemljištu, a naknada za oduzeto pravo korišćenja određuje se u skladu sa propisima kojima je uređena eksproprijacija, odnosno administrativni prenos nepokretnosti.

#### **Član 10.**

Kada je predmet eksproprijacije građevinsko zemljište na kome je izgrađen objekat iz člana 9. stav 4. ovog zakona, vlasnik takvog objekta ima pravo na naknadu za izgrađeni objekat u visini procenjene građevinske vrednosti tog objekta.

#### **Član 11.**

Kada nadležni organ dobije predlog za eksproprijaciju, utvrđuje da li su uz predlog dostavljeni dokazi propisani članom 8. ovog zakona.

Ako uz predlog za eksproprijaciju nisu dostavljeni dokazi propisani članom 7. ovog zakona, nadležni organ u roku od tri dana nalaže korisniku eksproprijacije njihovo dostavljanje, uz obavezu dostavljanja dokumentacije u roku od tri dana od dana prijema zahteva za dopunu dokumentacije.

Ako u roku iz stava 2. ovog člana korisnik eksproprijacije ne dostavi traženu dokumentaciju, nadležni organ odbacuje predlog rešenjem protiv koga je dozvoljena žalba u roku od tri dana od dana uručenja.

Po žalbi protiv rešenja iz stava 3. ovog člana rešava ministarstvo nadležno za poslove finansija.

Kada nadležni organ utvrdi da su uz predlog podneti svi dokazi propisani članom 8. ovog zakona, dužan je da predlog sa podnetim dokazima dostavi vlasniku nepokretnosti na izjašnjenje, u roku od tri dana od dana prijema urednog predloga.

Vlasnik nepokretnosti je dužan da se izjasni o predlogu za eksproprijaciju najkasnije u roku od pet dana od dana dobijanja predloga za eksproprijaciju, pisanim putem ili na zapisnik kod nadležnog organa.

Po prijemu izjašnjenja iz stava 6. ovog člana, odnosno proteka tog roka, nadležni organ odmah, a najkasnije u roku od pet dana, uz ispunjenje i drugih uslova propisanih ovim zakonom, donosi rešenje o eksproprijaciji nepokretnosti.

Ako u toku postupka nadležni organ naiđe na činjenicu za koju smatra da je potrebno izvesti dodatne dokaze, može zakazati usmenu raspravu u roku od tri dana od dana prijema predloga za eksproprijaciju.

Ukoliko korisnik eksproprijacije jednim predlogom za eksproprijaciju obuhvati više nepokretnosti, nadležni organ može doneti zbirno rešenje za sve nepokretnosti obuhvaćene predlogom za eksproprijaciju.

Protiv rešenja iz stava 7. ovog člana može se izjaviti žalba ministarstvu nadležnom za poslove finansija, u roku od osam dana od dana dostavljanja rešenja.

Žalba protiv rešenja iz stava 7. ovog člana ne sprečava izdavanje rešenja o građevinskoj dozvoli i prijavu radova pred organom nadležnim za izdavanje rešenja o građevinskoj dozvoli, ukoliko investitor u postupku izdavanja tog rešenja, odnosno prilikom prijave radova dostavi izjavu da prihvata rizik drukčijeg rešavanja u postupku eksproprijacije nepokretnosti.

Stranke u postupku mogu se odreći od prava na žalbu, što organ koji vodi postupak konstatuje u izvorniku rešenja o eksproprijaciji. Danom odricanja od žalbe, rešenje o eksproprijaciji nepokretnosti postaje pravnosnažno.

#### **Član 12.**

Ukoliko nadležni organ ne donese rešenje o eksproprijaciji u roku iz člana 11. stav 7. ovog zakona, korisnik eksproprijacije ima pravo na posebnu žalbu zbog „ćutanja administracije”.

Uz žalbu iz stava 1. ovog člana korisnik eksproprijacije podnosi dokumentaciju i dokaze propisane članom 8. ovog zakona.

Žalba zbog „ćutanja administracije” podnosi se neposredno ministarstvu nadležnom za poslove finansija, koje je u obavezi da odluči po predlogu za eksproprijaciju, u roku od pet dana od dana podnošenja žalbe.

Rešenje doneto po žalbi iz stava 1. ovog člana je konačno danom dostavljanja strankama u postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se tužbom može pokrenuti upravni spor.

Upravni spor pokrenut po tužbi protiv rešenja iz stava 4. ovog člana ne sprećava izdavanje rešenja o građevinskoj dozvoli i prijavu radova pred organom nadležnim za izdavanje rešenja o građevinskoj dozvoli, ukoliko investitor u postupku izdavanja tog rešenja, odnosno prilikom prijave radova dostavi izjavu da prihvata rizik drukćijeg rešavanja u upravnom sporu.

#### **Član 13.**

Po konačnosti, odnosno pravnosnažnosti rešenja o eksproprijaciji, stiću se uslovi za pokretanje postupka za sporazumno određivanje naknade za ekspropriisanu nepokretnost, u skladu sa odredbama zakona kojim se uređuje eksproprijacija.

Od dana podnošenja predloga za eksproprijaciju do dana donošenja rešenja o eksproprijaciji, stranke se mogu sporazumevati o oblicima i visini naknade i van postupka propisanog ovim zakonom.

Sporazum iz stava 2. ovog člana zaključuje se u pisanoj formi i overava u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno beležništvo ili pred nadležnim organom na zapisnik, a obavezni deo sporazuma je i klauzula o isplati naknade ili davanju druge nepokretnosti u svojinu ili zakup, po pravnosnažnosti rešenja o eksproprijaciji.

Ako stranke postignu sporazum o naknadi pre donošenja rešenja o eksproprijaciji, rešenje o eksproprijaciji obavezno sadrži i konstataciju da je sporazum zakljućen, kao i uslove za izvršenje sporazuma.

Procenu tržišne vrednosti građevinskog zemljišta i objekata vrši organ nadležan za utvrđivanje poreza na prenos apsolutnih prava.

Kada je predmet eksproprijacije zemljište sa biljnim zasadima, procenu vrednosti vrši veštak odgovarajuće struke, sa spiska stalnih sudskih veštaka.

Troškove postupka sporazumnog određivanja naknade za ekspropriisanu nepokretnost snosi korisnik eksproprijacije.

#### **Član 14.**

Investitor ima pravo da izvođaća uvede u posed nepokretnosti ekspropriisane u skladu sa ovim zakonom po isteku roka od sedam dana od dana dostave rešenja o eksproprijaciji strankama u postupku.

**Član 15.**

U postupku eksproprijacije i određivanja naknade za eksproprisane nepokretnosti svi podnesci i odluke su oslobođeni plaćanja taksi.

**III. NAČIN OBEZBEĐIVANJA FINANSIJSKIH SREDSTAVA I  
PLAĆANJA ZA IZVRŠENE USLUGE I RADOVE****Član 16.**

Finansijska sredstva za realizaciju projekta izgradnje Moravskog koridora obezbeđuju se iz budžeta Republike Srbije, kredita inostranih banaka i finansijskih organizacija, međunarodnih izvora finansiranja i drugih sredstava u skladu sa zakonom.

**IV. IZBOR STRATEŠKOG PARTNERA****Član 17.**

U cilju realizaciju projekta izgradnje Moravskog koridora, Vlada, na predlog radne grupe Vlade, vrši izbor strateškog partnera.

Kriterijumi i način izbora strateškog partnera i stručnog nadzora nad izvođenjem radova bliže se uređuju podzakonskim aktom koji donosi Vlada.

U cilju izbora strateškog partnera iz stava 1. ovog člana, kao i praćenja realizacije izgradnje Moravskog koridora Vlada obrazuje radnu grupu.

Po izboru strateškog partnera iz stava 1. ovog člana, Vlada kao finansijer i lice iz člana 5. stav 1. ovog zakona, kao investitor, zaključiće sa strateškim partnerom ugovor o projektovanju, odnosno pružanju usluga i izvođenju radova na izgradnji Moravskog koridora.

Ugovor iz stava 4. ovog člana naročito sadrži: vrednost usluga i radova, međusobna prava i obaveze ugovornih strana, način plaćanja, dinamiku izvođenja radova i plaćanja, posledice nepoštovanja utvrđene dinamike, način i faznost uvođenja u posao, izmenu radnog vremena u toku izvođenja radova na izgradnji u skladu sa utvrđenom dinamikom, kao i druga pitanja od značaja za realizaciju projekta izgradnje Moravskog koridora.

Kao strateški partner iz stava 1. ovog člana smatra se i konzorcijum, kao i svako povezano lice, odnosno lica strateškog partnera i/ili bilo koje privredno društvo ili društva koje strateški partner i/ili njegovo povezano lice ili lica osnuju za potrebe realizacije ovog projekta, u skladu sa odredbama zakona kojima se uređuju privredna društva.

Prilikom izbora strateškog partnera i zaključenja ugovora o projektovanju i izgradnji Moravskog koridora, kao i prilikom izbora stručnog nadzora nad izvođenjem radova, ne primenjuju se propisi kojima se uređuje postupak javnih nabavki.

**V. PRIMENA MEĐUNARODNIH STANDARDA****Član 18.**

Stručna kontrola i reviziona komisija iz člana 131. Zakona o planiranju i izgradnji („Službeni glasnik RS”, br. 72/09, 81/09-ispravka, 64/10-US, 24/11, 121/12, 42/13-US, 50/13-US, 98/13-US, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19 i 37/19-dr. zakon) mogu, prilikom ocene ispunjenosti uslova utvrđenih posebnim propisima, standardima i drugim aktima, prihvatiti dokazivanje ispunjenosti zahteva i prema propisima i standardima stranih država, kao i prema priznatim međunarodnim metodama proračuna i modelima, ukoliko je tim propisima i standardima predviđeno ispunjavanje osnovnih zahteva za objekat, odnosno osnovnih zahteva za njegovo projektovanje, izvođenje i održavanje.

Kada se primenjuju posebni međunarodni ili evropski propisi, normativi i standardi, oni treba da budu navedeni u tehničkom dokumentu, a ispunjenost zahteva se dokazuje na način koji je predviđen propisom, odnosno standardom koji je primenjen.

## **VI. CARINE I POREZI**

### **Član 19.**

Na uvoz dobara, koji se vrši u okviru realizacije projekta Moravski koridor, ne plaća se carina.

Mogućnost oslobođenja od poreza na dodatu vrednost na uvoz i promet dobara i usluga, koji se vrši u okviru realizacije projekta Moravski koridor, biće bliže uređena zakonom kojim se uređuje porez na dodatu vrednost i podzakonskim aktima koji se donose u skladu sa tim zakonom.

## **VII. NADZOR**

### **Član 20.**

Nadzor nad izvršavanjem odredaba ovog zakona i propisa donetih na osnovu ovog zakona, vrši ministarstvo nadležno za poslove građevinarstva.

## **VIII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

### **Član 21.**

Podzakonski akt iz člana 17. stav 2. ovog zakona biće donet u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Vlada obrazuje radnu grupu iz člana 17. stav 3. ovog zakona u roku od 15 dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Rešenja o privremenom zauzimanju, doneta na osnovu ovog zakona važe pet godina od dana stupanja na snagu ovog zakona.

### **Član 22.**

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

## O B R A Z L O Ž E N J E

### I. USTAVNI OSNOV

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u odredbama člana 97. tačka 12. Ustava Republike Srbije, kojima se utvrđuje da Republika Srbija, između ostalog, uređuje i organizaciju i korišćenje prostora.

### II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE

„Moravski koridor” E-761, deonica: Pojate – Preljina (u daljem tekstu: „Moravski koridor”) je od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju, kako za povezivanje i veću mobilnost unutar Republike Srbije, tako i zbog regionalnog značaja, a naročito zbog sledećeg:

- Poboljšanja pristupa i povezivanja centralnih delova Republike Srbije sa međunarodnim saobraćajnim Koridorom 10, koji predstavlja deo najznačajnije transevropske transportne mreže puteva (TEN-T) Evropske unije, i autoputem međunarodne Rute 4 (Temišvar-Beograd-Bar), koji se svojim najvećim delom nalazi na teritoriji Republike Srbije, a sam projekat je poznatiji pod nazivom „Autoput Beograd – Južni Jadran” E-763 (u daljem tekstu: Koridor 11);
- Pozitivnih efekata koji se ogledaju kroz vremenske uštede, snižavanje troškova transporta i poboljšanja pristupačnosti koje proizilaze iz izgradnje Moravskog koridora kao direktne veze između Koridora 10 i 11 (bolja interna povezanost zapadnih i jugozapadnih sa južnim i jugoistočnim delovima Republike Srbije i dalje sa Bugarskom, Grčkom i Turskom) posledično povećanje bezbednosti saobraćaja na celokupnoj mreži autoputeva u Srbiji;
- Značajnog dodatnog pozitivnog efekta na saobraćajne tokove i regionalnu povezanost usled izgradnje deonice autoputa Čačak (Preljina) – Požega na Koridoru 11 i saobraćajnice Požega – Užice – Kotroman, koji zajedno u interakciji sa Moravskim koridorom čine funkcionalnu celinu gde neminovno dolazi do povećanja potražnje za unutrašnjim, a posebno tranzitnim saobraćajem kroz Republiku Srbiju iz pravca BiH ka Bugarskoj, Severnoj Makedoniji i Grčkoj, što će za rezultat imati veći prihod u budžet Republike Srbije i intenziviranje komercijalnih aktivnosti na ovim tokovima.

Strateški značaj projekta se ogleda i u povećanju dostupnosti opštinskim centrima, privrednim zonama i turističkim destinacijama. Budući autoput biće izgrađen delom na postojećoj trasi, a delom izmešten od državnog puta prvog reda M-5 i poveziće sva veća naseljena mesta u regionu: Čičevac, Stalać, Kruševac, Trstenik, Vrnjačku Banju, Kraljevo i Čačak. Na ovom području živi oko 500 hiljada stanovnika, posluje preko 21 hiljada malih i srednjih preduzeća i preduzetnika, formirano je 10 poslovnih i jedna slobodna zona. U ovom delu Republike Srbije nalazi se šest planina, oko 20 manastira i deset popularnih destinacija banjskog turizma.

Izgradnjom telekomunikacione magistrale koja prati trasu ove saobraćajnice, obezbeđuju se uslovi za pružanje najkvalitetnijih telekomunikacionih servisa, kako u samom pojasu autoputa, tako i u svim pomenutim mestima koja gravitiraju saobraćajnom koridoru. Ovo je od velike važnosti za unapređenje kvaliteta života lokalnog stanovništva, kao i za industrijski, poslovni i turistički razvoj centralnih reona Srbije, tj. kompanija koje već posluju na ovom geografskom području, ali i za privlačenje stranih i domaćih investicija. Kvalitet usluga kao i sama vrednost nacionalnog telekomunikacionog preduzeća, usled razvoja optičke i ostale telekomunikacione infrastrukture, bi bile znatno unapređene i povećane.

Predmet ovog Projekta jesu i regulacioni radovi na reci Moravi i okolnim vodotokovima, čijim završetkom će trajno biti otklonjena opasnost od poplava u ovom području.

Angažovanje Strateškog partnera za realizaciju ovog projekta će doprineti transferu znanja („know-how”) kroz primenu najviših standarda po kojima će se projekat realizovati, što ima potencijal da doprinese jačanju srpskih građevinskih preduzeća.

## **ANALIZA TRENUTNOG STANJA:**

Ukupna dužina Moravskog koridora je oko 110 km, od čega:

1. Pojate – Kruševac (Koševi): 26,5 km
2. Kruševac (Koševi) – Adrani: 53 km
3. Adrani – Mrčajevci i Mrčajevci – Preljina: 30,6 km

Tehnička dokumentacija:

Planiranje izgradnje ovog koridora počela je 2010. godine, tako da je u toku 2011. godine JP „Putevi Srbije” ugovorilo izradu projektne dokumentacije za deonice: Pojate – Kruševac (Saobraćajni institut CIP) i Adrani – Mrčajevci i Mrčajevci – Preljina (Institut za puteve). Međutim, nakon velikih majskih poplava 2014. godine, stupili su na snagu novi propisi i standardi, pa je u vezi sa ovim projektom bilo neophodno primeniti sve najnovije standarde u oblasti vodozaštite, izmeniti prvobitnu trasu autoputa i predvideti dodatne mere zaštite budućeg autoputa koji prolazi kroz plavno područje Zapadne Morave i njenih pritoka. Takođe, treba imati u vidu da su posle majskih poplava 2014. godine, izmenjeni hidrološki uslovi koji su nametnuli i izmenu planske i tehničke dokumentacije.

To je dalje uslovalo izmenu prostornih planova tog područja, a izmena prostornih planova je inicirala izmenu prethodno završene projektne dokumentacije. Sve su ovo bili razlozi da se na jedan kvalitetan i sveobuhvatni način pristupi realizaciji ovog projekta, te je zbog toga dana 9. februara 2017. godine Vlada je donela Odluku o obrazovanju Radne grupe za realizaciju projekta „Moravski koridor” E-761, deonica: Pojate – Preljina. Radna grupa je pokrenula niz aktivnosti kao što je revizija prethodno urađenih projekta i Prostornog plana područja posebne namene infrastrukturnog koridora (PPPPN) i nedostajuće projektne dokumentacije za „srednju deonicu”, Kruševac-Adrani. Paralelno sa tim, neophodno je bilo ostvariti saradnju sa svim institucijama iz oblasti vodoprivrede, tj. nadležnim Ministarstvom, Republičkom



direkcijom za vode, JP „Srbijavode” i Institutom Jaroslav Černi, a sve u cilju optimalne izgradnje kako samog autoputa, tako istovremenog i trajnog rešavanja vodozaštite sliva Zapadne Morave.

Kako bi se kompletirala nedostajuća projektno-tehnička dokumentacija za izgradnju autoputa od Pojate do Preljine, angažovani su sledeće institucije: Saobraćajni institut CIP, Institut za puteve, Institut Jaroslav Černi, GEOGIS, itd., kroz trenutno devet različitih ugovora (izrada PPPPN infrastrukturnog koridora, idejnog projekta i studije opravdanosti za četiri deonice, idejnog projekata regulacije Zapadne Morave, hidrološke studije, geodetskog snimanja, izrada DTM-a i topografskog plana, laserskog snimanja itd.),

Status projektno-tehničke dokumentacije:

- deonica Pojate – Kruševac (Koševi)- Idejni projekat je usvojen na Republičkoj revizionoj komisiji.
- deonica Adrani – Mrčajevci i Mrčajevci – Preljina- pribavljanje novih lokacijskih uslova je u toku, biće pribavljeni u junu mesecu ove godine, nakon toga planirano je usvajanje Idejnog projekta na Republičkoj revizionoj komisiju u julu ove godine.
- deonica Kruševac-Adrani (najkompleksnija deonica) –trenutno radi se paralelno izmena PPPPN infrastrukturnog koridora i Studija opravdanosti sa idejnim projektom. Planirani završetak izrade nacrtu PPPPN infrastrukturnog koridora je do kraja juna 2019. godine, a potom sledi usvajanje na Vladi u julu 2019. godine, izdavanje lokacijskih uslova i završetak idejnog projekta do septembra/oktobra 2019. godine.

Finansiranje projekta:

Za realizaciju ovog projekta, a imajući u vidu visinu investicije koja treba da pokrije izgradnju autoputa, regulaciju reke, izgradnju telekomunikacionog koridora duž autoputa, potrebno je paralelno pregovarati sa nekoliko banaka o uslovima za zaključenje ugovora o kreditu (potrebne za završetak kompletne projektno-tehničke dokumentacije i izvođenje radova). S tim u vezi, u budžetu Republike Srbije za 2019. godinu planirano je kreditno zaduženje „kod stranih investicionih korporacija i fondova” na iznos od 800 miliona evra.

## **CILJEVI DONOŠENJA ZAKONA:**

U prethodnom periodu razmatrano je više opcija sa ciljem postizanja istog cilja (vremenska i ekonomsko-finansijska efikasnost), a Radna grupa je identifikovala da donošenje ovog zakona predstavlja najbolji način za rešavanje navedenih problema iz sledećih razloga:

- **Kompleksnost projekta i vremensko–ekonomsko efikasnost.** iz prethodno navedene analize stanja tehničke dokumentacije, jasno se uočava

da se radi o izuzetno kompleksnom i zahtevnom projektu u smislu planiranja, pripreme tehničke dokumentacije, finansiranja, kao i same realizacije ovog višekomponentnog infrastrukturnog projekta. Donošenje ovog zakona će doprineti završetku pripreme i realizacije projekta na najefikasniji i najbrži način, što će kao ishod imati alokaciju koristi za lokalno stanovništvo, lokalnu privredu i brži razvoj transportne mreže Republike Srbije u najkraćem roku;

- **Pravna sigurnost:** od posebnog je značaja da se dodela ugovora (jednog ili više) za celokupan obim radova na Projektu na osnovu direktnog odabira Strateškog partnera, vrši na način koji garantuje pravnu sigurnost. To nalaže metod pravne implementacije koji je pravno efikasan, u potpunosti transparentan i jasno vidljiv, što putem ovog zakona daje pravnu sigurnost i jasnu odgovornost, kako je razmatrano i odlučeno u Narodnoj skupštini Republike Srbije, poštujući Ustav i procedure. Ovakav pristup bi trebalo da ima pozitivan uticaj na razne međunarodne indekse demokratičnosti i transparentnosti, koje međunarodna zajednica, a naročito međunarodne finansijske institucije, u velikoj meri koriste;
- **Pristup međunarodnom finansiranju:** Postojanje ovakvog zakona (i dodela projekta u skladu sa međunarodno priznatim pravnim normama), pruža Republici Srbiji mogućnost za pristup međunarodnom finansiranju. To će dati Republici Srbiji mogućnost da na međunarodnom finansijskom tržištu u celosti obezbedi sredstva neophodna za finansiranje i uspešnu realizaciju Projekta. Od ovakvog pristupa finansiranju će koristiti imati i budući infrastrukturni projekti u Republici Srbiji, nuđenjem pristupa finansijskim izvorima koje obezbeđuju razne međunarodno priznate organizacije;
- **Jedinstveno iskustvo u projektovanju i inženjeringu:** Saradnja Republike Srbije i Strateškog partnera obezbediće jedinstvo i raznoliko iskustvo u projektovanju i sprovođenju novih inženjerskih i ekonomskih rešenja koja su potrebna za uspešan završetak ovog složenog projekta. Pored toga, od Strateškog partnera će se zahtevati da razvije opcije pametnih infrastrukturnih rešenja za Republiku Srbiju, uz isporuku najviše vrednosti putem ranog uključivanja izvođača radova, što će omogućiti efikasnu i brzu realizaciju projekta, inkorporaciju telekomunikacione infrastrukture i dodatnu vrednost za lokalne zajednice poklanjanjem posebne pažnje kontroli poplava. Za Republiku Srbiju je od strateškog značaja da ima savremen, moderan i bezbedan autoput, a donošenje ovog zakona će omočiti postizanje ovog cilja.

### III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA

Članom 1. propisani su utvrđivanje javnog interesa za eksproprijaciju nepokretnosti za izgradnju autoputa Pojate-Kruševac-Adrani-Preljina (Čačak), kao deo infrastrukturnog koridora autoputa E-761, sa regulacijom reka i izgradnjom telekomunikacione infrastrukture duž koridora autoputa (u daljem tekstu: „Moravski koridor”), određivanje krajnjeg korisnika eksproprijacije, način obezbeđivanja finansijskih sredstava za realizaciju projekta, postupak eksproprijacije, izbor strateškog partnera, primena međunarodnih standarda za projektovanje i izvođenje radova, carinski postupci i porezi koji se primenjuju prilikom uvoza opreme i materijala, kao i uređenje drugih pitanja u cilju efikasnije realizacije ovog projekta.

Članom 2. propisani su materijali koji će se koristiti prilikom realizacije projekta.

Članom 3. utvrđuje se javni interes za eksproprijaciju nepokretnosti u cilju privođenja zemljišta nameni radi izgradnje „Moravskog koridora” sa pratećom potrebnom infrastrukturom.

Članom 4. određuje se položaj stranke u postupku i njeno zastupanje.

Članom 5. određuju se JP „Putevi Srbije” i „Koridori Srbije” d.o.o. za korisnike eksproprijacije, kao i JVP „Srbijavode” za korisnika eksproprijacije za izvođenje radova na regulaciji reke Morave.

Članom 6. određeno je da se predlog za eksproprijaciju podnosi se najkasnije u roku od tri godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Članom 7. određen je nadležni organ koji rešava o predlogu za eksproprijaciju.

Članom 8. propisana je dokumentacija koja se podnosi uz predlog za eksproprijaciju.

Čl. 9. i 10. određeno je lice kome se isplaćuje naknada za eksproprijaciju.

Članom 11. propisano je postupanje nadležnog organa za eksproprijaciju, po dobijanju predloga za eksproprijaciju.

Članom 12. propisan je postupak po žalbi, kao i žalba zbog „ćutanja administracije”.

Članom 13. propisana je mogućnost zakljućenja sporazuma.

Članom 14. propisano je da na zahtev korisnika eksproprijacije, ministarstvo nadležno za poslove finansija može odlučiti da se korisniku eksproprijacije nepokretnost preda pre pravosnažnosti odluke o naknadi za eksproprišanu nepokretnost.

Članom 15. propisano je da oslobađanje plaćanja taksi.

Članom 16. propisan je način obezbeđivanja finansijskih sredstava i plaćanja za izvršene usluge i radove.

Članom 17. propisan je izbor strateškog partnera.

Članom 18. propisana je primena međunarodnih standarda.

Članom 19. propisane su carine i porezi.

Članom 20. propisan je nadzor nad primenom zakona.

Članom 21. dato je ovlašćenje za donošenje podzakonskog akta, rok za obrazovanje Radne grupe, kao i rok važenja rešenja o privremenom izuzimanju.

Članom 22. propisano je da zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

#### **IV. FINANSIJSKA SREDSTVA POTREBNA ZA SPROVOĐENJE OVOG ZAKONA**

Sredstva potrebna za sprovođenje zakona obezbediće se u skladu sa bilansnim

mogućnostima budžeta Republike Srbije i u okviru limita ministarstava nadležnih za njegovo sprovođenje.

## ANALIZA EFEKATA PROPISA

### **PRILOG 2: Ključna pitanja za analizu postojećeg stanja i pravilno definisanje promene koja se predlaže**

1) Koji pokazatelji se prate u oblasti, koji su razlozi zbog kojih se ovi pokazatelji prate i koje su njihove vrednosti?

Oblast putnih koridora, kome pripada i „Moravski koridor” E-761, deonica: Pojate – Preljina, prati se kroz efekte iskazane u okviru:

- poboljšanja pristupa i povezivanja delova Republike Srbije sa međunarodnim saobraćajnim koridorima (10 i 11);
- pozitivnih efekata koji se ogledaju kroz vremenske uštede, snižavanje troškova transporta i poboljšanja pristupačnosti, kao posledično povećanje bezbednosti saobraćaja na celokupnoj mreži autoputeva u Srbiji;
- značajnog dodatnog pozitivnog efekta na saobraćajne tokove i regionalnu povezanost što će za rezultat imati veći prihod u budžet Republike Srbije i intenziviranje komercijalnih aktivnosti na izgrađenim putnim tokovima.

„Moravski koridor” E-761, deonica: Pojate – Preljina (u daljem tekstu: „Moravski koridor”) je od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju, kako za povezivanje i veću mobilnost unutar Republike Srbije, tako i zbog regionalnog značaja. Efekti koji se očekuju biće praćeni kroz nabrojane pokazatelje, a očekuje se da će povećanje konkurentnosti privrede dela Republike Srbije koji će biti Moravskim koridorom povezan sa međunarodnim saobraćajnim koridorima biti praćeno kroz indikatore privrednog i društvenog razvoja lokalnih samouprava koje će biti povezane (na primer, povećanje vrednosti BDP, povećanje broja novih privrednih subjekata, razvoj turizma i slično).

2) Da li se u predmetnoj oblasti sprovodi ili se sprovodio dokument javne politike ili propis? Predstaviti rezultate sprovođenja tog dokumenta javne politike ili propisa i obrazložiti zbog čega dobijeni rezultati nisu u skladu sa planiranim vrednostima.

Uzimajući u obzir geografski položaj Republike Srbije kao tranzitne zemlje, drumski transport, naročito međunarodni, ima važnu ulogu u ekonomskom razvoju zahvaljujući konstantnom porastu. Autoput E-761 Pojate – Preljina je od visokog strateškog značaja za Republiku Srbiju, kako je i prepoznato Strategijom razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji (2008-2015), Službeni Glasnik 55/05, 71/05 – ispravka i 101/07 (u daljem tekstu: Strategija), stavka 1.1.3. (dugoročni razvoj mreže javnih puteva), u okviru koje je ovom projektu dat status prioritarnih radova na mreži javnih puteva.

Kako se navodi u samoj Strategiji, polazeći od postojećih deonica autoputeva, postojeće i očekivane tražnje na glavnim pravcima mreže javnih puteva Republike Srbije, prostorne raspodele broja stanovnika i ograničenih kapaciteta, kao strateški interes države može se definisati kao relativno brzo formiranje osnovnog trougla autoputne mreže Republike Srbije (Beograd – Pojate – Čačak – Požega – Beograd) sa bitnim posrednim uticajem duž postojećih dvotračnih puteva u širem području.

Projekat se nalazi na Indikativnoj ekstenziji TEN-T mreže na Jugoistočne Evrope, i to na sveobuhvatnoj mreži (TEN-T Comprehensive Network) na kojoj je identifikovana kao Ruta 5 (Čačak – Kruševac – Paraćin – granica sa Bugarskom).

U narednom periodu, Republika Srbija će predložiti unapređenje pravca E-761 Pojate – Kruševac – Kraljevo – Čačak sa sveobuhvatne (TEN-T Comprehensive Network) na osnovnu mrežu (TEN-T Core Network) u cilju povezivanja Koridora 10 sa Rutom 4 (Beograd – Južni Jadran).

3) Koji su važeći propisi i dokumenti javnih politika od značaja za promenu koja se predlaže i u čemu se taj značaj ogleda?

Propisi koji su od značaja za predlog zakona su propisi koji uređuju oblast eksproprijacije, zatim oblast planiranja, projektovanja i izgradnje, javnih nabavki i carinski propisi.

4) Da li su uočeni problemi u oblasti i na koga se oni odnose? Predstaviti uzroke i posledice problema.

Planiranje izgradnje ovog koridora počela je 2010. godine, tako da je u toku 2011. godine JP „Putevi Srbije” ugovorilo izradu projektne dokumentacije za deonice: Pojate – Kruševac (Saobraćajni institut CIP) i Adrani – Mrčajevci i Mrčajevci – Preljina (Institut za puteve). Međutim, nakon velikih majskih poplava 2014. godine, stupili su na snagu novi propisi i standardi, pa je u vezi sa ovim projektom bilo neophodno primeniti sve najnovije standarde u oblasti vodozaštite, izmeniti prvobitnu trasu autoputa i predvideti dodatne mere zaštite budućeg autoputa koji prolazi kroz plavno područje Zapadne Morave i njenih pritoka. Takođe, treba imati u vidu da su posle majskih poplava 2014. godine, izmenjeni hidrološki uslovi, što je nametnulo i potrebu izmene planske i tehničke dokumentacije. To je dalje uslovalo izmenu prostornih planova tog područja, a izmena prostornih planova je inicirala izmenu prethodno završene projektne dokumentacije. Sve su ovo bili razlozi da se na kvalitetan i sveobuhvatan način pristupi realizaciji ovog projekta, te je zbog toga 9. februara 2017. godine Vlada donela Odluku o obrazovanju Radne grupe za realizaciju projekta „Moravski koridor” E-761, deonica: Pojate – Preljina. Radna grupa je pokrenula niz aktivnosti kao što je revizija prethodno urađenih projekta i Prostornog plana područja posebne namene infrastrukturnog koridora (PPPPN) i nedostajuće projektne dokumentacije za „srednju deonicu”, Kruševac-Adrani. Paralelno sa tim, neophodno je bilo ostvariti saradnju sa svim institucijama iz oblasti vodoprivrede, tj. nadležnim Ministarstvom, Republičkom direkcijom za vode, JP „Srbijavode” i Institutom Jaroslav Černi, a sve u cilju optimalne izgradnje kako samog autoputa, tako istovremenog i trajnog rešavanja vodozaštite sliva Zapadne Morave.

Imajući u vidu da ovaj projekat treba da poveže sva veća naselja u regionu: Čičevac, Stalać, Kruševac, Trstenik, Vrnjačku Banju, Kraljevo i Čačak, da na ovom području živi oko 500 hiljada stanovnika, posluje preko 21 hiljada malih i srednjih preduzeća i preduzetnika, formirano je 10 poslovnih i jedna slobodna zona, svako dalje odlaganje bi imalo sve veće negativne posledice po građane i privredu ovog regiona. U ovom delu Srbije nalazi se šest planina, oko 20 manastira i deset popularnih destinacija banjskog turizma.

## 5) Koja promena se predlaže?

Predmet uređivanja ovog zakona su postupci za koje je uočeno da usporavaju efikasnu realizaciju svih infrastrukturnih projekata. To se, pre svega, odnosi na postupke za utvrđivanje javnog interesa i pojedinačni postupci eksproprijacije, gde se predložene izmene odnose uglavnom na skraćivanje rokova propisanih Zakonom o eksproprijaciji, kao i na delove postupaka kojima se omogućava korišćenje pravnih sredstava koji nisu eksplicitno predviđeni materijalnim propisom. Posledica nedonošenja ovog zakona bila bi odlaganje početka radova na izgradnji infrastrukturnog koridora.

Dakle, više je promena kojima se na drugačiji način uređuju odnosi koji su uređeni drugim, posebnim propisima, a najčešća izmena se sastoji u skraćivanju rokova i neprimenjivanju pojedinih odredbi koje se odnose na carinske i poreske postupke, primenu međunarodnih standarda, kao i neprimenjivanje pojedinih odredbi zakona kojim se uređuju javne nabavke.

## 6) Da li je promena zaista neophodna i u kom obimu?

U cilju efikasne izgradnje, koja će značajno uticati i na porast BDP i imati pozitivne efekte na rast lokalnih prihoda, privredu i građane ovog regiona, promena propisa je bila neophodna.

Obim predloženih promena srazmeran je pozitivnim efektima efikasne izgradnje Moravskog koridora, i u toj meri i predlaže drugačija rešenja od postojećih propisa koji se tiču ove oblasti.

Posebno se naglašava da donošenjem ovog zakona nisu ugrožena osnovna prava vlasnika ekspropisanih nepokretnosti, s obzirom da je u svim slučajevima zadržano načelo o određivanju tržišne vrednosti za ekspropisane nepokretnosti.

## 7) Na koje ciljne grupe će uticati predložena promena? Utvrditi i predstaviti ciljne grupe na koje će promena imati neposredan odnosno posredan uticaj.

Predložena promena će neposredno imati pozitivan uticaj na građane i privredna društva i preduzetnike iz lokalnih самоуправа kroz koje koridor prolazi, u vidu novog zapošljavanja, otvaranja novih privrednih zona, angažovanja lokalnih privrednih subjekta, imajući u vidu da ovaj projekat treba da poveže sva veća naselja u regionu: Čičevac, Stalać, Kruševac, Trstenik, Vrnjačku Banju, Kraljevo i Čačak, da na ovom području živi oko 500 hiljada stanovnika, posluje preko 21 hiljada malih i srednjih preduzeća i preduzetnika, formirano je 10 poslovnih i jedna slobodna zona, i da se u ovom delu Srbije nalazi se šest planina, oko 20 manastira i deset popularnih destinacija banjskog turizma. Posredan pozitivan uticaj može se očekivati kroz povećanje BDP, čime se ostvaruju povoljni efekti na građane i privredna društva u Republici Srbiji.

## 8) Da li postoje važeći dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena i o kojim dokumentima se radi?

Ne postoje važeći dokumenti javnih politika čijim bi se sprovođenjem, a bez donošenja posebnog zakona za ovaj projekat, mogli ostariti ciljevi efikasnije realizacije projekata.

9) Da li je promenu moguće ostvariti primenom važećih propisa?

Moguće je, ali bi rok realizacije, odnosno vreme početka i završetka ovog projekta bio značajno produžen i ne bi bile ispunjene preuzete obaveze iz potpisanih bilateralnih sporazuma. Posebno treba naglasiti da je realizacija ovog projekta započeta 2010. godine, ali da se sem parcijalne eksproprijacije na delu ovog koridora, u realizaciji projekta nije daleko odmaklo, te da je procenjeno da je donošenje jednog ovakvog zakona neophodno kako bi projekat što efikasnije bio realizovan.

10) Kvantitativno (numerički, statistički) predstaviti očekivane trendove u predmetnoj oblasti, ukoliko se odustane od intervencije (*status quo*).

Primenom postojeće dinamike u kojoj je bez donošenja posebnog popisa moguće izgraditi ovaj koridor, ne bi na efikasan i u vremenskom roku svrsishodan način bilo moguće obezbediti uslove za pružanje najkvalitetnijih telekomunikacionih servisa, kako u samom pojasu autoputa, tako i u svim pomenutim mestima koja gravitiraju saobraćajnom koridoru. Takođe, značajno bi se odložilo unapređenje kvaliteta života lokalnog stanovništva, kao i razvoj industrijskog, poslovnog i turističkog razvoja centralnih reona Srbije, tj. kompanija koje već posluju na ovom geografskom području. Posledično, neefikasan razvoj projekta bi obeshrabilo privlačenje novih stranih i domaćih investicija.

11) Kakvo je iskustvo u ostvarivanju ovakvih promena u poređenju sa iskustvom drugih država, odnosno lokalnih samouprava (ako je reč o javnoj politici ili aktu lokalne samouprave)?

Donošenje posebnog zakona za realizaciju određenog projekta nije usamljen u našem zakonodavstvu, jer su već doneti posebni zakoni za realizaciju projekta Beograd na vodi, izgradnju magistralnog gasovoda „Južni tok”, realizaciju projekata koji su se ticali Železare Smederevo i dr.

### **PRILOG 3: Ključna pitanja za utvrđivanje ciljeva**

1) Zbog čega je neophodno postići željenu promenu na nivou društva? (odgovorom na ovo pitanje definiše se opšti cilj).

Opšti cilj željene promene je regionalno povezivanje i razvoj privrede regiona koji pokriva Moravski koridor. Kompleksnost projekta i vremensko–ekonomsko efikasnost, jasno ukazuje da se radi o izuzetno kompleksnom i zahtevnom projektu u smislu planiranja, pripreme tehničke dokumentacije, finansiranja, kao i same realizacije ovog višekomponentnog infrastrukturnog projekta. Donošenje ovog zakona će doprineti završetku pripreme i realizacije projekta na najefikasniji i najbrži način, što će kao ishod imati alokaciju koristi za lokalno stanovništvo,



lokalnu privredu i brži razvoj transportne mreže Republike Srbije u najkraćem roku;

- 2) Šta se predmetnom promenom želi postići? (odgovorom na ovo pitanje definišu se posebni ciljevi, čije postizanje treba da dovode do ostvarenja opšteg cilja. U odnosu na posebne ciljeve, formulišu se mere za njihovo postizanje).

Predloženom promenom, u kojoj će se propisom na nivou zakona izvršiti skraćivanje određenih rokova koji su regulisani drugim propisima, obezbediće se:

*Pravna sigurnost:* od posebnog je značaja da se poštuju svi rokovi za postupke regulisane predlogom ovog zakona, kao i da se dodela ugovora (jednog ili više) za celokupan obim radova na Projektu na osnovu direktnog odabira Strateškog partnera sprovodi na način propisan zakonskim aktom, koji je razmatran i donet u Narodnoj Skupštini Republike Srbije, uz poštovanje Ustava i procedura;

*Pristup međunarodnom finansiranju:* Postojanje ovakvog zakona (i dodela projekta u skladu sa međunarodno priznatim pravnim normama), Republici Srbiji se pruža mogućnost pristupa međunarodnim izvorima finansiranja. Od ovakvog pristupa finansiranju će koristiti imati i budući infrastrukturni projekti u Republici Srbiji, koji će nužno koristiti izvore finansijskih sredstava koje obezbeđuju razne međunarodne organizacije;

*Jedinstveno iskustvo u projektovanju i inženjeringu:* Ovakva promena omogućava jedinstveno i raznoliko iskustvo u projektovanju i sprovođenju novih inženjerskih i ekonomskih rešenja koja su potrebna za uspešan završetak ovog složenog projekta. Pored toga, od Strateškog partnera će se zahtevati da razvije opcije pametnih infrastrukturnih rešenja za Republiku Srbiju, uz isporuku najviše vrednosti putem ranog uključivanja izvođača radova, što će omogućiti efikasnu i brzu realizaciju projekta, inkorporaciju telekomunikacione infrastrukture i dodatnu vrednost za lokalne zajednice poklanjanjem posebne pažnje kontroli poplava. Republici Srbiji će donošenje ovog zakona omogućiti da izgradi savremen, moderan i bezbedan autoput od strateškog značaja.

- 3) Da li su opšti i posebni ciljevi usklađeni sa važećim dokumentima javnih politika i postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioritarnim ciljevima Vlade?
- 4) Na osnovu kojih pokazatelja učinka će biti moguće utvrditi da li je došlo do ostvarivanja opštih odnosno posebnih ciljeva?

Ovaj zakon predviđa da će se posebnim ugovorom zaključenim između Republike Srbije, JP „Puteva Srbije” i Strateškog partnera regulisati i dinamika izvođenja radova, koja će biti osnov za praćenje učinka promena koje se ovim zakonom predlažu.

#### **PRILOG 4: Ključna pitanja za identifikovanje opcija javnih politika**

- 1) Koje relevantne opcije (alternativne mere, odnosno grupe mera) za ostvarenje cilja su uzete u razmatranje? Da li je razmatrana „*status quo*” opcija?

U periodu od 2010. godine, kada je planiranje projekta započeto, do danas, razmotrene su sve opcije koje bi bile raspoložive za efikasan sistem izgradnje predmetnog Moravskog koridora. Pri tome su uzete u obzir specifičnosti koje su pratile realizaciju (na primer, poplave koje su se desile 2014. godine i kompletna promena hidrološke situacije na terenu). U analizi tih opcija, jasno je da „*status quo*” opcija ne može doprineti skoroj realizaciji ovog projekta, čime se odlaži ili potpuno eliminišu pozitivni efekti koje Moravski koridor treba da pruži građanima i privredi lokalnih samouprava koje povezuje.

- 2) Da li su, pored regulatornih mera, identifikovane i druge opcije za postizanje željene promene i analizirani njihovi potencijalni efekti?

Sem donošenja posebnog zakona za ovaj projekat, nije bilo drugih opcija za postizanje željene promene.

- 3) Da li su, pored restriktivnih mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično) ispitane i podsticajne mere za postizanje posebnog cilja?

Predlog zakona ne predviđa restriktivne mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično).

- 4) Da li su u okviru razmatranih opcija identifikovane institucionalno upravljачko organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi?

Nisu identifikovane promene u već uspostavljenoj institucionalnoj upravljачkoj organizaciji.

- 5) Da li se promena može postići kroz sprovođenje informativno-edukativnih mera?

Ne može, jer s radi o promeni koja zahteva regulisanje propisom na nivou zakona.

- 6) Da li ciljne grupe i druge zainteresovane strane iz civilnog i privatnog sektora mogu da budu uključene u proces sprovođenja javne politike, odnosno propisa ili se problem može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora?

- 7) Da li postoje raspoloživi, odnosno potencijalni resursi za sprovođenje identifikovanih opcija?

Imajući u vidu da Predlogom zakona nisu predviđene nove procedure, već se drugačije regulišu već postojeće uz skraćivanje rokova, nisu prepoznate nove obaveze za već postojeće resurse koje sprovode ove procedure. Predložene promene će biti sprovedene raspoloživim resursima.

- 8) Koja opcija je izabrana za sprovođenje i na osnovu čega je procenjeno da će se tom opcijom postići željena promena i ostvarenje utvrđenih ciljeva?

Opcija koja je izabrana je donošenje posebnog zakona kojim će se regulisati utvrđivanje javnog interesa za eksproprijaciju nepokretnosti za izgradnju autoputa Pojate-Kruševac-Adrani—Čačak (Preljina), kao deo infrastrukturnog koridora autoputa E-761, sa regulacijom reka i izgradnjom telekomunikacione infrastrukture duž koridora autoputa (u daljem tekstu „Moravski koridor”), određivanje krajnjeg korisnika eksproprijacije, način obezbeđivanja finansijskih sredstava za realizaciju projekta, postupak eksproprijacije, izbor strateškog partnera, primena međunarodnih standarda za projektovanje i izvođenje radova, carinski postupci i porezi koji se primenjuju prilikom uvoza opreme i materijala, kao i uređenje drugih pitanja u cilju efikasnije realizacije ovog projekta.

Procenjeno je da će se jedino donošenjem posebnog zakona omogućiti efektivna i efikasna izgradnja Moravskog koridora, imajući vidu da primenom postojećih propisa to nije bilo moguće.

#### **PRILOG 5: Ključna pitanja za analizu finansijskih efekata**

- 1) Kakve će efekte izabrana opcija imati na javne prihode i rashode u srednjem i dugom roku?

Rezultati neposrednog uticaja predloženih promena na javne prihode će biti vidljivi na srednji rok, jer će sama izgradnja i povećan broj građevinskih aktivnosti na ovom području imati pozitivan uticaj na javne prihode kroz uplatu poreza za finansijske transakcije koje će se odvijati tokom izgradnje koridora, angažovanjem lokalnih firmi u toku izgradnje, većim prisustvom građevinske operative koja povećava stepen korišćenja usluga i trgovine u lokalnim samoupravama u kojima se odvijaju radovi, korišćenjem kapaciteta za smeštaj radne snage i dr. Posredan pozitivan uticaj može se očekivati kroz stvaranje uslova za povećanje BDP, čime se ostvaruju pozitivni efekti na građane i privredna društva u Republici Srbiji.

U odnosu na javne rashode, predložena rešenja će uticati na efektivnije planiranje, uštedu finansijskih sredstava, bržu realizaciju projekata, kao i smanjivanje potencijalnog iznosa koji država plaća na ime penala za nepovlačenje finansijskih sredstava iz kredita tokom zastoja koji su se dešavali pri sprovođenju ovog projekta. Ovo će doprineti višestrukim uštedama u budžetu Republike Srbije i efikasnijem planiranju visine i trošenja budžetskih sredstava za realizaciju predmetnog projekta.

- 2) Da li je finansijske resurse za sprovođenje izabrane opcije potrebno obezbediti u budžetu, ili iz drugih izvora finansiranja i kojih?

Za realizaciju ovog projekta, a imajući u vidu visinu investicije koja treba da pokrije izgradnju autoputa, regulaciju reke, izgradnju telekomunikacionog koridora duž autoputa, potrebno je paralelno pregovarati sa nekoliko banaka o uslovima za zaključenje ugovora o kreditu (potrebne za završetak kompletne projektno-tehničke dokumentacije i izvođenje radova).

- 3) Kako će sprovođenje izabrane opcije uticati na međunarodne finansijske obaveze?

Postojanje ovakvog zakona (i dodela projekta u skladu sa međunarodno priznatim pravnim normama), pruža Republici Srbiji mogućnost za pristup međunarodnom finansiranju. To će dati Republici Srbiji mogućnost da na međunarodnom finansijskom tržištu u celosti obezbedi sredstva neophodna za finansiranje i uspešnu realizaciju Projekta. Od ovakvog pristupa finansiranju koristi će imati i budući infrastrukturni projekti u Republici Srbiji, nuđenjem pristupa finansijskim izvorima koje obezbeđuju razne međunarodno priznate organizacije.

- 4) Koliki su procenjeni troškovi uvođenja promena koji proističu iz sprovođenja izabrane opcije (osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika) iskazani u kategorijama kapitalnih troškova, tekućih troškova i zarada?

Nije predviđeno osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika.

- 5) Da li je moguće finansirati rashode izabrane opcije kroz redistribuciju postojećih sredstava?
- 6) Kakvi će biti efekti sprovođenja izabrane opcije na rashode drugih institucija?

Imajući u vidu celokupne efekte brže i efikasnije realizacije projekta izgradnje Moravskog koridora, očekuju se pozitivni efekti na rashode drugih institucija, jer se smanjuju rizici od naplate penala ili sporog povlačenja finansijskih sredstava za izvođenje radova i plaćanje drugih usluga predviđenih projektom (projektovanje i sl.)

#### **PRILOG 6: Ključna pitanja za analizu ekonomskih efekata**

- 1) Koje troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata?

Izabrana opcija kroz donošenje posebnog zakona i u njemu predložena rešenja neće prouzrokovati nove troškove privredi u celini niti pojedinačnim privrednim subjektima.

Projekt Moravski koridor treba da poveže sva veća naselja u regionu: Čičevac, Stalać, Kruševac, Trstenik, Vrnjačku Banju, Kraljevo i Čačak. To je područje u

kome živi oko 500 hiljada stanovnika, posluje preko 21 hiljada malih i srednjih preduzeća i preduzetnika i funkcioniše 10 poslovnih i jedna slobodna zona. Očekuje se da će celokupna privreda regiona koji pokriva Moravski koridor imati višestruke koristi koje se ogledaju u smislu stvaranja uslova za novo zapošljavanje, otvaranje novih privrednih zona, kao i puno angažovanje lokalnih privrednih subjekata - posebno kroz vremenske uštede, snižavanje troškova transporta i poboljšanje pristupačnosti, kao i povećanje bezbednosti saobraćaja na celokupnoj mreži autoputeva u Srbiji;

- 2) Da li izabrana opcija utiče na konkurentnost privrednih subjekata na domaćem i inostranom tržištu (uključujući i efekte na konkurentnost cena) i na koji način?

Za Republiku Srbiju je od strateškog značaja da ima savremen, moderan i bezbedan autoput, a donošenje ovog zakona će omogućiti postizanje ovog cilja. Izgradnjom ovog koridora, privrednici iz lokalnih samouprava koje povezuje Moravski koridor će biti konkurentniji na tržištu i moći da odgovore izazovima modernog tržišta koje se razvija u Republici Srbiji.

- 3) Da li izabrane opcije utiču na uslove konkurencije i na koji način?
- 4) Da li izabrana opcija utiče na transfer tehnologije i/ili primenu tehničko-tehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija i na koji način?

Od Strateškog partnera će se zahtevati da razvije opcije pametnih infrastrukturnih rešenja za Republiku Srbiju, uz isporuku najviše vrednosti putem ranog uključivanja izvođača radova, što će omogućiti efikasnu i brzu realizaciju projekta, inkorporaciju telekomunikacione infrastrukture i dodatnu vrednost za lokalne zajednice poklanjanjem posebne pažnje kontroli poplava. Primena međunarodnih standarda je jedno od rešenja predloženih Predlogom zakona.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu i na koji način?
- 6) Kakve će efekte izabrana opcija imati na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao i prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca?

#### **PRILOG 7: Ključna pitanja za analizu efekata na društvo**

- 1) Kolike troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati građanima?

Izabrana opcija kroz donošenje posebnog zakona i u njemu predložena rešenja neće prouzrokovati nove troškove građanima.

Očekuje se da će celokupno stanovništvo regiona koji pokriva Moravski koridor (na ovom području živi oko 500 hiljada stanovnika) imati višestruke koristi koje se ogledaju u smislu novog zapošljavanja, poboljšanja pristupa i povezivanja delova Republike Srbije sa međunarodnim saobraćajnim koridorima (10 i 11), ali i povećanje ukupnog standarda života kroz lokalni ekonomski razvoj.

- 2) Da li će efekti realizacije izabrane opcije štetno uticati na neku specifičnu grupu populacije i da li će to negativno uticati na uspešno sprovođenje te opcije, kao i koje mere treba preduzeti da bi se ovi rizici sveli na minimum?
- 3) Na koje društvene grupe, a posebno na koje osetljive društvene grupe, bi uticale mere izabrane opcije i kako bi se taj uticaj ogledao (pre svega na siromašne i socijalno isključene pojedince i grupe, kao što su osobe sa invaliditetom, deca, mladi, žene, stariji preko 65 godina, pripadnici romske nacionalne manjine, neobrazovani, nezaposleni, izbegla i interno raseljena lica i stanovništvo ruralnih sredina i druge osetljive društvene grupe)?
- 4) Da li bi i na koji način izabrana opcija uticala na tržište rada i zapošljavanje, kao i na uslove za rad (npr, promene u stopama zaposlenosti, otpuštanje tehnoloških viškova, ukinuta ili novoformirana radna mesta, postojeća prava i obaveze radnika, potrebe za prekvalifikacijama ili dodatnim obukama koje nameće tržište rada, rodnu ravnopravnost, ranjive grupe i oblike njihovog zapošljavanja i slično)?
- 5) Da li izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman, ili dovode do direktne ili indirektno diskriminacije različitih kategorija lica (npr, na osnovu nacionalne pripadnosti, etničkog porekla, jezika, pola, rodnog identiteta, invaliditeta, starosne dobi, seksualne orijentacije, bračnog statusa ili drugih ličnih svojstava)?

Izabrana opcija omogućava ravnopravan tretman svih kategorija lica, i ne pravi nikakvu razliku bilo direktnu ili indirektnu između različitih kategorija lica.

- 6) Da li bi izabrana opcija mogla da utiče na cene roba i usluga i životni standard stanovništva, na koji način i u kojem obimu?

Očekuje se da će se izabranom opcijom koja omogućava efikasnu izgradnju Moravskog koridora na pozitivan način uticati na konkurentnost celog regiona koji pokriva Moravski koridor, ali i značajno povećanje ukupnog standarda života kroz lokalni ekonomski razvoj.

- 7) Da li bi se realizacijom izabranih opcija pozitivno uticalo na promenu socijalne situacije u nekom određenom regionu ili okrugu i na koji način?

Izgradnja auto puteva stvara uslove za oživljavanje privredne aktivnosti i osnivanje novih privrednih subjekata, čime se šire mogućnosti za zapošljavanje i podizanje nivoa životnog standarda lokalnog stanovništva, što će imati značajne pozitivne efekte na socijalnu situaciju u regionu kroz koji treba da se izgradi Moravski koridor.

- 8) Da li bi se realizacijom izabrane opcije uticalo na promene u finansiranju, kvalitetu ili dostupnosti sistema socijalne zaštite, zdravstvenog sistema ili sistema obrazovanja, posebno u smislu jednakog pristupa uslugama i pravima za osetljive grupe i na koji način?

### **PRILOG 8: Ključna pitanja za analizu efekata na životnu sredinu**

- 1) Da li izabrana opcija utiče i u kojem obimu utiče na životnu sredinu, uključujući efekte na kvalitet vode, vazduha i zemljišta, kvalitet hrane, urbanu ekologiju i upravljanje otpadom, sirovine, energetska efikasnost i obnovljive izvore energije?

Izabrana opcija donošenja posebnog zakona kojim će se skraćivanjem rokova i drugim rešenjima koja ubrzavaju realizaciju projekta Moravskog koridora nema nikakav uticaj na životnu sredinu. Izgradnja Moravskog koridora će se odvijati uz poštovanje svih propisa koji regulišu zaštitu životne sredine.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu?
- 3) Da li izabrana opcija utiče na zdravlje ljudi?
- 4) Da li izabrana opcija predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi i da li se dopunskim merama može uticati na smanjenje tih rizika?
- 5) Da li izabrana opcija utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast?

### **PRILOG 9: Ključna pitanja za analizu upravljačkih efekata**

- 1) Da li se izabranom opcijom uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene i koje su to promene?

Izabranom opcijom se ne uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene.

- 2) Da li postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije (uključujući i kvalitet i kvantitet raspoloživih kapaciteta) i da li je potrebno preduzeti određene mere za poboljšanje tih kapaciteta?

Imajući u vidu da Predlogom zakona nisu predviđene nove procedure, već se drugačije regulišu već postojeće uz skraćivanje rokova, nisu prepoznate nove obaveze za već postojeće resurse koje sprovode ove procedure. Predložene promene će biti sprovedene raspoloživim resursima.

- 3) Da li je za realizaciju izabrane opcije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora (npr. proširenje, ukidanje, promene funkcija/hijerarhije, unapređenje tehničkih i ljudskih kapaciteta i sl.) i u kojem vremenskom periodu je to potrebno sprovesti ?

Nije potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora.

- 4) Da li je izabrana opcija u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika?

Izabrana opcija je u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika, jer je Ustavom Republike Srbije u odredbama člana 97. tačka 12, kojima se utvrđuje da Republika Srbija, između ostalog, uređuje i organizaciju i korišćenje prostora, dok pravni sistem Republike Srbije dozvoljava donošenje posebnih zakona - specijalnih zakona koji mogu derogirati opšti zakon (Lex specialis derogat legi generali) kojim pravilom je određeno da je zakon kojim se uređuje određena tema „jači” od zakona kojim se regulišu samo opšta pitanja. U slučaju sukoba posebnog i opšteg propisa, posebni propis derogira (ima prvenstvo primene) u odnosu na opšti, jer je njegovo polje primene uže postavljeno.

5) Da li izabrana opcija utiče na vladavinu prava i bezbednost?

Izabrana opcija pozitivno utiče na pravnu sigurnost, imajući u vidu da je od posebnog značaja da se svi rokovi za postupke regulisane predlogom ovog zakona kao i dodela ugovora, utvrđuju na način koji garantuje pravnu sigurnost, a to je svakako donošenje zakonskog akta o kome se razmatra i odlučuje u Narodnoj skupštini, poštujući Ustav i procedure.

6) Da li izabrana opcija utiče na odgovornost i transparentnost rada javne uprave i na koji način?

Svi postupci predviđeni zakonom su transparentni jer predviđaju instrumente zaštite prava svih stranaka u postupku i ne predviđaju se procedure koje bi bile netransparentne.

7) Koje dodatne mere treba sprovesti i koliko vremena će biti potrebno da se sprovede izabrana opcija i obezbedi njeno kasnije dosledno sprovođenje, odnosno njena održivost?

Osim donošenja posebnog zakona za realizaciju projekta izgradnje Moravskog koridora, i njegovog sprovođenja, za realizaciju ovog projekta, potrebno je paralelno pregovarati sa nekoliko banaka o uslovima za zaključenje ugovora o kreditu (sredstva za završetak kompletne projektno-tehničke dokumentacije i izvođenje radova), imajući u vidu visinu investicije koja treba da pokrije izgradnju autoputa, regulaciju reke, izgradnju telekomunikacionog koridora duž autoputa.

### **PRILOG 10: Ključna pitanja za analizu rizika**

1) Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa? Da li je sprovođenje izabrane opcije prioritet za donosiocima odluka u narednom periodu (Narodnu skupštinu, Vladu, državne organe i slično)?

„Moravski koridor” E-761, deonica: Pojate – Preljina, je od izuzetnog strateškog značaja za Republiku Srbiju, kako za povezivanje i veću mobilnost unutar Republike Srbije, tako i zbog regionalnog značaja. Imajući to u vidu, ovaj projekat ima podršku svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa, počev od građana i građanki regiona koji će Moravski koridor povezivati i kroz njega prolaziti, celokupne privrede tog područja, te je tako i prioritet za Vladu odnosno za nadležno Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.



Uzimajući u obzir geografski položaj Republike Srbije kao tranzitne zemlje, drumski transport, naročito međunarodni, ima važnu ulogu u ekonomskom razvoju zahvaljujući konstantnom porastu. Autoput E-761 Pojate – Preljina je od visokog strateškog značaja za Republiku Srbiju, kako je i prepoznato Strategijom razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji (2008-2015), Službeni Glasnik 55/05, 71/05 – ispravka i 101/07, stavka 1.1.3. (dugoročni razvoj mreže javnih puteva), u okviru koje je ovom projektu dat status prioritarnih radova na mreži javnih puteva.

- 2) Da li su obezbeđena finansijska sredstva za sprovođenje izabrane opcije?  
Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđeno dovoljno vremena za sprovođenje postupka javne nabavke ukoliko je ona potrebna?

Za realizaciju ovog projekta, a imajući u vidu visinu investicije koja treba da pokrije izgradnju autoputa, regulaciju reke, izgradnju telekomunikacionog koridora duž autoputa, potrebno je paralelno pregovarati sa nekoliko banaka o uslovima za zaključenje ugovora o kreditu (potrebne za završetak kompletne projektno-tehničke dokumentacije i izvođenje radova). S tim u vezi, u budžetu Republike Srbije za 2019. godinu planirano je kreditno zaduženje „kod stranih investicionih korporacija i fondova” na iznos od 800 miliona evra.

- 3) Da li postoji još neki rizik za sprovođenje izabrane opcije?

Prilikom pripreme Predloga zakona i razmatranja svih opcija, nisu uočeni još neki rizici za sprovođenje izabrane opcije, jer su ispoštovani principi pravne sigurnosti i Ustavom i zakonima propisane procedure za realizaciju izabrane opcije.

## OBRAZAC IZJAVE O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa - Vlada  
Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

2. Naziv propisa

Predlog zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima radi realizacije Projekta izgradnje infrastrukturnog koridora autoputa E-761, deonica Pojate-Preljina

Draft Law on the Establishment of a Public Intersection and Special Procedures for the Implementation of the Project for Construction of the Infrastructure Corridor of the E-761 Expressway, section Pojate-Preljina

3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):

a) Odredba Sporazuma koja se odnose na normativnu sadržinu propisa

Nema

b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma

Nema

v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma

Nema

g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma

Nema

d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije

Nema

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:

a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima

Nema

b) Navođenje sekundarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima

Nema

v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima

Nema

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost

Nema

d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije

Nema

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju, nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Predlogom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe direktive).

Ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost.

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?

/

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?

Ne

8. Učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti

U izradi Predloga zakona nisu učestvovali konsultanti.