**OBRAZAC**

|  |  |
| --- | --- |
| IZVJEŠTAJ O ANALIZI UTICAJA PROPISA ZA LOKALNE SAMOUPRAVE | |
| PREDLAGAČ PROPISA | **PREDSJEDNIK OPŠTINE NIKŠIĆ** |
| NAZIV PROPISA | **NACRT ODLUKE O AUTO-TAKSI PREVOZU** |
| 1. Definisanje problema   * Da li je propis posljedica zahtjeva (propisa) na državnom nivou? * Navesti zakonski, odnosno strateški ili drugi osnov za donošenje propisa? * Da li se propisom utvrđuju sopstvene nadležnosti ili preneseni, odnosno povjereni poslovi lokalne samouprave? * Koje probleme treba da riješi predloženi akt? * Da li problem ima rodnu dimenziju? (ima posebni uticaj na žene) * Kojisu uzroci problema? * Koje su posljedice problema? * Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri? * Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa (“status quo” opcija)? | |
| Ovaj propis je posljedica propisa na državnom nivou – Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju.  Pravni osnov za donošenje Odluke o auto-taksi prevozu, sadržan je u članu 87 stav 18 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju („Službeni list Crne Gore“, br. 71/17, 67/19), kojim je propisano da bliže uslove, organizaciju, radnu odjeću, optimalan broj auto-taksi vozila, minimalni broj auto-taksi vozila prilagođenih licima sa invaliditetom, minimalne i maksimalne cijene u okviru taksi tarife i način obavljanja auto-taksi prevoza propisuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave. Članom 27 stav 1 tačka 3 Zakona o lokalnoj samoupravi („Službeni list Crne Gore“, br. 02/18, 34/19, 38/20, 50/22 i 84/22) propisano je da Opština, u skladu sa zakonom i drugim propisima uređuje i obezbjeđuje prevoz putnika u gradskom i prigradskom linijskom saobraćaju i auto-taksi prevoz.  Članom 38 stav 1 Statuta opštine Nikšić („Službeni list Crne Gore - Opštinski propisi“, broj 31/18 i 21/23), propisani su akti koje Skupština donosi u vršenju poslova iz svoje nadležnosti.  Riječ je o sopstvenim nadležnostima lokalne samouprave.  Pored usklađivanja Odluke sa zakonskom regulativom koja je na snazi, donošenje odluke će doprinijeti uređivanju auto-taksi prevoza, kao i unapređenje stanja u ovoj oblasti.  Problem nema rodnu dimenziju.  Neusklađenost važeće Odluke sa zakonima i podzakonskim aktima, a samim tim nedorečenost prava i obaveza kako auto-taksi prevoznika/vozača koji obavljaju auto-taksi prevoz, tako i putnika - korisnika usluga prevoza. Glavni uzrok koji za posljedicu ima pojavu sive ekonomije u javnom prevozu putnika jeste neadekvatna kontrola auto-taksi prevoznika.  Nedonošenjem navedene odluke ne bi na zakonit i adekvatan način bili normirani način i uslovi organizovanja i obavljanja auto-taksi prevoza, prava i obaveze kako auto-taksi prevoznika/vozača koji obavljaju auto-taksi prevoz, tako i putnika - korisnika usluga prevoza, način plaćanja izvršene usluge i druga pitanja od značaja za vršenje javnog prevoza putnika (auto-taksi prevoza).  Registrovani legalni prevoznici trpe finansijske gubitke usled postojanja nelegalnog prevoza putnika. | |
| 2. Ciljevi   * Koji ciljevi se postižu predloženim propisom? * Da li bilo koji od ciljeva unapređuje rodnu ravnopravnost? | |
| Cilj koji se postiže ovim propisom je usklađivanje sa Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju („Službeni list Crne Gore“, br. 71/17, 67/19). Takođe, donošenjem ovog propisa stvaraju se uslovi da se precizno normiraju: način i uslovi organizovanja i obavljanja auto-taksi prevoza, prava i obaveze kako auto-taksi prevoznika/vozača koji obavljaju auto-taksi prevoz, tako i putnika - korisnika usluga prevoza, način plaćanja izvršene usluge. druga pitanja od značaja za vršenje javnog prevoza putnika (auto-taksi prevoza) i postiže se bolja kontrola prevoznika koji obavljaju auto-taksi prevoz putnika. | |
| 3. Opcije   * Zašto je propis neophodan? - Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati “status quo” opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa). * Obrazložiti preferiranu opciju?(prilikom obrazlaganja opcije uključiti i rodnu dimenziju te opcije: kako preferirana opcija unapređuje rodnu ravnopravnost-status žena i odnose među ženama i muškarcima) | |
| Donošenja predložene odluke ima za cilj smanjivanje sive ekonomije u auto-taksi prevozu putnika.  Važeća Odluka o auto-taksi prevozu (″Sl. list Crne Gore – opštinski propisi” broj 50/18) je usklađena sa Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju („Službeni list Crne Gore“, br. 71/17). Donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju 2019. godine nametnuta je obaveza usklađivanja opštinskih propisa sa navedenim zakonom, zbog čega nije bilo moguće razmatrati “status quo” opciju. | |
| 4. Analiza uticaja   * Na koga će i kako će najvjerovatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne, kao i rodno-senzitivne uticaje propisa? * Koje troškove ili uštede će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima)? * Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti? * Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija? * Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera. | |
| Donošenje predložene odluke imaće direktan uticaj na legalne auto-taksi prevoznike, imajući u vidu da će se donošenjem ovog propisa i adekvatnom kontrolom u značajnoj mjeri poboljšati klima poslovanja istih.  Ovo navodimo iz razloga što će se adekvatnom kontrolom na osnovu donesenog propisa smanjiti siva ekonomija u auto-taksi prevozu putnika.  Dodatnih troškova za građanje neće biti imajući u vidu da sa ovim izmjenama ne utičemo na cjenovnu politiku prevoznika koji obavljaju auto-taksi prevoz putnika, takođe u ovom smislu ne stvaramo nikakve dodatne troškove ni za predmetne privrednike.  Kad govorimo o administrativnim barijerama, prevoznici će biti u obavezi da posjeduju svu dokumentaciju koju su i u ovom trenutku u obavezi da posjeduju, samo što se predmetnom odlukom na jedan jasno određen način definisala obaveza po pitanju posjedovanja iste, a sve u cilju propisivanja adekvatnih kaznenih odredbi. | |
| 5. Procjena fiskalnog uticaja   * Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta lokalnih samouprava odnosno budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu? * Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti. * Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu lokalnih samouprava odnosno budžetu Crne Gore za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu? * Da li propis utiče na visinu prihoda jedinice lokalne samoupraveodnosno prihoda budžeta Crne Gore i kako? * Da li će se implementacijom propisa ostvariti novi prihodi za budžet jedinicelokalne samouprave, odnosno za budžet Crne Gore? * Ko su potencijalni korisnici budžeta za implementaciju propisa (u kojem procentu bi korisnici mogli biti muškarci, a u kojem žene? Da li implementacija budžeta može biti uzrok neravnopravnosti između muškaraca i žena?) | |
| Za sprovođenje Odluke o o auto-taksi prevozu nije potrebno obezbjeđenje dodatnih sredstava iz budžeta Opštine.  Implementacijom ove odluke povećaće se prihodi u budžetu Opštine po osnovu naknada za izdavanje licence i izvoda licence, kao i po osnovu lokalnih administrativnih i komunalnih taksi, a povećaće se i prihod u Budžetu Crne Gore po osnovu naplate poreza, kroz povećan rad registrovanih auto-taksi prevoznika, imajući u vidu da će doći do smanjenja sive ekonomije. | |
| 6. Konsultacije zainteresovanih strana   * Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertska podrška i ako da, kako. * Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije). * Da li su predstavnice ženskih udruženja bile uključene u konsultacije? * Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti. | |
| Pri izradi Odluke nije korišćena eksterna ekspertska podrška.  Pravna lica, preduzetnici i fizička lica, kao i svi zainteresovani mogli su svoje primjedbe i sugestije na Nacrt odluke dati u postupku sprovođenja Javne rasprave.  Tokom sprovođenja javne rasprave primjedbe su se odnosile na nedostatak parking mjesta za taksi vozila, na veliki broj penzionera među taksi vozačima, neposjedovanje taksi legitimacije i zahtijevano je povećenje cijena usluga prevoza.  Obrađivač je prihvatio primjedbu koja se odnosila na nedostatak parking mjesta i upoznao prisutne da se planira označavanje parking mjesta na Autobuskoj i Željezničkoj stanici, da će se sagledati mogućnost na lokaciji kod „Markove“ samoposluge, i ukazao da se veliki broj parking mjesta predviđenih za taksi vozila ne koristi jer taksisti nijesu zainteresovani za ista.  Kad su u pitanju taksi vozači – penzineri pojašnjeno je pod kojim uslovima mogu obavljati posao taksi vozača.  Dalje je objašnjeno da je, problem neposjedovanje taksi legitimacije kod većine taksi vozača, posljedica neadekvatne kontrole auto-taksi prevoznika.  Takođe, je pojašnjeno da su Odlukom zadržane postojeće cijene usluga u taksi prevozu. Određene su minimalne i maksimalne cijene u okviru taksi tarife, koje daju mogućnost za slobodno formiranje cijena usluga prevoza u navedenim granicama, odnosno da prevoznici sami na osnovu svojih proračuna, kalkulacija definišu šta je za njih rentabilno, odnosno prihvatljivo za korisnike usluga. | |
| 7: Monitoring i evaluacija   * Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa? * Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva? * Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa? | |
| Ne postoje prepreke za impementaciju Odluke.  Za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene Odluke zadužen je Sekretarijat za komunalne poslove i saobraćaj Opštine Nikšić. | |

**Datum i mjesto S E K R E T A R**

**Vidak Krtolica, dipl.ing.saobr.,s.r.**

15.10.2024. godine