

ЗАКОН О ЖЕЛЕЗНИЦИ

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет

Члан 1.

Овим законом уређује се управљање железничком инфраструктуром, обављање делатности железничког превоза, лиценцирање железничких превозника, приступ железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама, начела и поступци за одређивање и обрачун цена приступа јавној железничкој инфраструктури (у даљем тексту: цена приступа) и цена услуга у вези са обављањем железничког превоза, додела капацитета јавне железничке инфраструктуре, индустријске железнице и индустријски колосеци, надлежности Дирекције за железнице (у даљем тексту: Дирекција), права путника и услуге јавног превоза путника железницом од општег економског интереса.

Одредбе овог закона примењују се на унутрашњи и међународни железнички саобраћај, ако потврђеним међународним уговором није другачије одређено.

Значење појединих израза

Члан 2.

Поједини изрази, у смислу овог закона, имају следеће значење:

1) **алтернативни превозни пут** је други превозни пут између истог полазишта и одредишта, ако постоји могућност замене између два превозна пута у пружању услуге превоза робе или путника од стране железничког превозника, што је ближе одређено у Изјави о мрежи;

2) **воз** је прописно састављен и заквачен низ вучених возила са једним или више вучних возила или само вучно возило или више заквачених вучних возила прописно сигнализан, са припадајућим возним особљем, који саобраћа по прописаним правилима;

3) **градска железница** је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама којом се врши јавни превоз на територији јединице локалне самоуправе, односно подручју насељених места у саставу јединице локалне самоуправе;

4) **градски и приградски превоз** је превоз чија је основна сврха задовољење превозних потреба центра града или конурбације, укључујући пограничну конурбацију, као и превозних потреба између тог центра или конурбације и њихове околине;

5) **јединствена карта** је карта или карте које представљају уговор о превозу за коришћење узастопних железничких услуга које пружа један или више железничких превозника;

6) **додатне услуге** су услуге у вези са обављањем железничког превоза из члана 15. став 4. овог закона;

7) **додела капацитета** је додела капацитета железничке инфраструктуре у облику трасе воза коју врши управљач инфраструктуре;<

8) **експлоатација јавне железничке инфраструктуре** је додела трасе воза, управљање саобраћајем и наплата цена приступа;

9) **железничка возна средства** су вучна, вучена и железничка возила за посебне намене;

10) **железнички превозник** је привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга железничког превоза робе и/или путника и коме је издата лиценца, уз обавезу да обезбеди вучу, или које обезбеђује само вучу. Железничким превозником сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за сопствене потребе;

11) **железничко подручје** је земљишни простор на коме се налазе железничка пруга, објекти, постројења и уређаји који непосредно служе за вршење железничког саобраћаја, простор испод мостова и вијадуката, као и простор изнад трасе тунела;

12) **загушена инфраструктура** је део јавне железничке инфраструктуре за који се потражња за капацитетом инфраструктуре не може у потпуности задовољити током одређених периода времена, па чак и после усклађивања различитих захтева за капацитетима инфраструктуре;

13) **заштитни пружни појас** је земљишни појас са обе стране пруге у ширини од 100 m, рачунајући од осе крајњих колосека;

14) **изводљива алтернатива** је приступ другом услужном објекту који је економски прихватљив железничком превознику и омогућује му пружање предметне услуге превоза робе или путника;

15) **Изјава о мрежи** је документ којим се детаљно утврђују општа правила, рокови, поступци и критеријуми који се тичу начина обрачуна цена и доделе капацитета, укључујући и друге релевантне информације које су неопходне да би се могао поднети захтев за капацитет инфраструктуре;

16) **индустријска железница** је железница којом управља привредни субјекат и користи је за превоз робе и/или лица за сопствене потребе;

17) **индустријски колосек** је железнички колосек који се прикључује на мрежу и служи за допремање и отпремање робе, као и за завршне и друге радње (утовар, истовар, маневрисање и сл.) у железничком превозу робе;

18) **индустријски колосек за сопствене потребе** је индустријски колосек који се користи искључиво за потребе његовог власника, односно корисника;

19) **инфраструктурни појас** је земљишни појас са обе стране пруге у ширини од 25 m, мерећи од осе крајњих колосека који функционално служи за употребу, одржавање и технолошки развој капацитета инфраструктуре;

20) **јавна железничка инфраструктура** обухвата целокупну железничку инфраструктуру која чини мрежу којом управља управљач инфраструктуре, искључујући пруге и споредне колосеке (индустријске пруге и колосеке), који су прикључени на мрежу;

21) **јавни превоз** је превоз лица или ствари који је доступан сваком под једнаким условима и врши се на основу закљученог уговора о превозу путника или робе између железничког превозника и корисника његових услуга;

22) **јавни превоз путника од општег интереса** обухвата услуге железничког превоза путника од општег економског интереса које се пружају јавности на недискриминаторској основи и континуирано;

23) **капацитет инфраструктуре** је могући број траса возова за распоређивање на одређеном делу јавне железничке инфраструктуре у одређеном периоду;

24) **колосек за гарирање** је споредни колосек посебно намењен за привремени смештај железничких возила између два уврштавања у воз;

25) **Компјутеризовани систем за информације и резервације у железничком превозу (КСИРЖП)** је компјутеризовани систем који садржи информације о железничким путничким услугама које нуде железнички превозници, као што су: план и ред вожње за превоз путника, расположивост седишта за превоз путника, цене и посебни услови, приступачност возова за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу и начини на које се могу извршити резервације или издати карте или јединствене карте у мери у којој су поједини или сви начини на располагању корисницима;

26) **конурбација** је спајање двају или више насеља у једну урбану целину;

27) **координација** је поступак током којег управљач инфраструктуре и подносиоци захтева за капацитетом инфраструктуре покушавају да реше конфликтне захтеве;

28) **лиценца** је исправа којом орган надлежан за лиценцирање потврђује способност привредног друштва или другог правног лица које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника да пружа услуге железничког превоза као железнички превозник, које могу бити ограничене на пружање одређене врсте услуга или обављање железничког превоза за сопствене потребе;

29) **манипулативна пруга** је део железничке инфраструктуре који служи за превоз робе за потребе привредних субјеката, по потреби и без утврђеног реда вожње;

30) **међународни превоз путника** обухвата услугу превоза путника возом који прелази најмање једну државну границу и код које је основна сврха услуге да превози путнике између станица у различитим државама, при чему воз може бити састављен од различитих делова који могу имати различита полазишта и одредишта, ако сва путничка кола пређу најмање једну државну границу;

31) **међународни превоз робе** обухвата транспортну услугу у оквиру које воз прелази најмање једну државну границу. Воз може бити спојен и/или раздвојен, а различити делови могу имати различита полазишта и одредишта, под условом да сви вагони пређу најмање једну државну границу;

32) **метро** је просторно независан шински систем високог капацитета за превоз путника у градском и приградском саобраћају са посебним конструктивним и енергетско-погонским карактеристикама;

33) **мрежа** је мрежа пруга, укључујући везне и споредне колосеке, са елементима железничке инфраструктуре, којом управља управљач инфраструктуре, намењена железничком превозу робе и/или путника, као и превозу за сопствене потребе, који могу вршити железнички превозници према начелу транспарентног и недискриминаторског приступа мрежи;

34) **надокнада за обавезу јавног превоза** обухвата корист, нарочито финансијску, коју надлежни орган непосредно или посредно пружа из средстава јавних фондова током периода спровођења обавезе јавног превоза или у вези са тим периодом;

35) **непосредно додељивање** је додељивање уговора о обавези јавног превоза одређеном железничком превознику без претходног тендерског поступка;

36) **обавеза јавног превоза путника** је захтев који је дефинисан или утврђен од стране надлежног органа у циљу обезбеђивања услуга јавног превоза железницом од општег интереса, а који железнички превозник, ако би поступао руководећи се само комерцијалним интересима, не би прихватио или га не би прихватио у истој мери или под истим условима без надокнаде;

37) **обнова железничке инфраструктуре** обухвата радове великог обима замене елемента на постојећој инфраструктури, којима се не мења њено целокупно функционисање;

38) **одржавање железничке инфраструктуре** обухвата радове који се изводе у циљу очувања стања и капацитета постојеће инфраструктуре;

39) **оквирни споразум** је правно обавезујући општи споразум којим се утврђују права и обавезе подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре и управљача инфраструктуре у погледу капацитета инфраструктуре који ће се додељивати и ценама које ће се наплаћивати у периоду дужем од периода примене једног важећег реда возње;

40) **оператор услужног објекта** је субјект одговоран за управљање једним или више услужних објеката или пружање једне или више услуга железничким превозницима из члана 15. овог закона, укључујући и управљање железничком инфраструктуром која чини део инфраструктуре услужног објекта;

41) **оператор јавног превоза путника** је железнички превозник који пружа услуге јавног превоза путника;

42) **опште правило** је мера која се без дискриминације примењује на све услуге јавног превоза путника исте врсте на одређеним релацијама за које је одговоран надлежни орган;

43) **основне услуге** су услуге у вези са обављањем железничког превоза из члана 15. ст. 1. и 2. овог закона;

44) **план побољшања капацитета инфраструктуре** обухвата меру или низ мера са роковима за њихово спровођење са циљем ублажавања ограничења капацитета инфраструктуре која доводе то тога да се један део инфраструктуре прогласи загушеном инфраструктуром;

45) **подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре** подразумева железничког превозника или међународну групацију железничких превозника или друга лица и правне субјекте, као што су надлежни органи, пошиљаоци, шпедитери и оператори у комбинованом транспорту, који имају интерес за обављање јавне услуге или комерцијални интерес за прибављање капацитета инфраструктуре;

46) **пратеће услуге** су услуге у вези са обављањем железничког превоза из члана 15. став 5. овог закона;

47) **превоз путника** је превоз путника железницом, који је доступан јавности, на основу уговора о превозу, укључујући превоз путника другим врстама шинског превоза као што су метро или трамваји;

48) **превоз робе** је превоз робе железницом, који је доступан јавности, на основу уговора о превозу;

49) **превоз за сопствене потребе** је превоз железницом који врши привредно друштво или друго правно лице за сопствене потребе, односно за

потребе обављања његове делатности, што обухвата и делатности у вези са изградњом, испитивањем, одржавањем или обновом железничке инфраструктуре или у вези са пружањем услуга из члана 15. овог закона;

50) **погранични споразум** је сваки споразум између две или више држава чија је сврха да олакша пружање прекограничних железничких услуга;

51) **продавац карата** је сваки посредник у продаји железничких услуга који закључује уговоре о превозу путника и продаје карте у име железничког превозника или за сопствени рачун;

52) **пужни појас** је земљишни појас са обе стране пруге у ширини од 8 m, у насељеном месту 6 m, мерећи од осе крајњих колосека, земљиште испод пруге и ваздушни простор у висини од 14 m. Пужни појас обухвата и земљишни простор службених места (станица, укрсница, стајалишта, распутница и слично) који обухвата све техничко - технолошке објекте, инсталације и приступно-пожарни пут до најближег јавног пута;

53) **путна пропусница** или **сезонска карта** је карта за неограничен број путовања која омогућује овлашћеном имаоцу путовање железницом на одређеном правцу или мрежи у току одређеног временског периода;

54) **путни прелаз** је место укрштања железничке пруге која припада јавној железничкој инфраструктури, индустријској железници или индустријском колосеку и пута у истом нивоу, који обухвата и укрштање тих колосека са пешачком или бициклистичком стазом, у ширини од 3 m мерено од осе колосека, укључујући и простор између колосека када се на путном прелазу налази више колосека;

55) **развој железничке инфраструктуре** обухвата планирање мреже, финансијско и инвестиционо планирање, као и изградњу и модернизацију инфраструктуре;

56) **разумна добит** је стопа повраћаја сопственог капитала која узима у обзир ризик, укључујући ризик на приход, или недостатак таквог ризика, који трпи оператор услужног објекта и у складу је са просечном стопом за дати сектор током протеклих година;

57) **регионални превоз** је превозна услуга чија је основна сврха да испуне потребе за превозом у региону, укључујући прекогранично подручје у складу са потврђеним међународним уговором;

58) **ред вожње** је акт управљача јавне железничке инфраструктуре којим се утврђује план саобраћаја возова за превоз путника и робе, као и за сопствене потребе на јавној железничкој инфраструктури током периода важења тог реда вожње;

59) **резервација** је овлашћење, на папиру или у електронском облику, којим се даје право лицу које се превози на претходно потврђени персонализовани аранжман превоза;

60) **роба** подразумева ствари које се превозе у железничком теретном саобраћају;

61) **теретни коридор** представља одређене железничке пруге, укључујући железничке трајектне линије на територији између држава, које повезују два или више терминала, дуж главног превозног правца и, по потреби, дуж алтернативних превозних праваца и деоница које их повезују, укључујући железничку инфраструктуру и услужне објекте и услуге које се пружају железничким превозницима;

62) **транзит** је прелазак преко територије Републике Србије без утовара или истовара робе, односно без укрцавања или искрцавања путника на територији Републике Србије;

63) **траса воза** је капацитет инфраструктуре неопходан за саобраћање воза између два места у току одређеног периода;

64) **туристичко-музејска железница** је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама, којом се врши превоз путника у туристичке сврхе, укључујући и превоз железничким возним средствима музејске вредности;

65) **уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром** је уговор између надлежног органа и управљача инфраструктуре из члана 21. овог закона којим се уређују међусобна права и обавезе између уговорних страна;

66) **уговор о обавези јавног превоза** је уговор о јавним услугама превоза путника који закључују оператор јавног превоза путника и надлежни орган у складу са овим законом;

67) **уговор о превозу путника** је уговор о превозу уз финансијску накнаду или бесплатно закључен између железничких превозника или продавца карата и путника за пружање једне или више услуга превоза;

68) **унапређење железничке инфраструктуре (модернизација)** обухвата радове великог обима на инфраструктури којима се побољшава њено целокупно функционисање;

69) **управљач инфраструктуре** је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;

70) **управљач станице** је организациони субјект коме је поверена одговорност за управљање железничком станицом и који може бити управљач инфраструктуре;

71) **услужни објекат** подразумева постројење, укључујући земљиште, зграде и опрему, посебно распоређене, као целина или делимично, како би омогућили пружање једне или више услуга из члана 15. ст. 2, 4. и 5. овог закона, што укључује и колосеке који повезују мрежу са услужним објектима.

Независност железничких превозника и управљача инфраструктуре

Члан 3.

Обављање делатности управљања јавном железничком инфраструктуром и делатности обављања превоза путника и превоза робе у железничком саобраћају уређује се на начелима раздвајања послова управљања јавном железничком инфраструктуром и послова обављања превоза у железничком саобраћају.

У погледу руковођења, управљања и контроле над административним, економским и рачуноводственим питањима, железнички превозници у непосредном или посредном државном власништву или под контролом државе имају независан статус.

Управљач инфраструктуре одговоран је за сопствено руковођење, управљање и контролу, у складу са овим законом.

Биланси успеха и биланси стања воде се и објављују одвојено, са једне стране, за делатност железничких превозника и, са друге стране, за делатност управљања железничком инфраструктуром.

Одвојени биланси успеха и биланси стања воде се и објављују, са једне стране, за послове који се односе на пружање услуга железничког теретног превоза и, са друге, за делатности које се односе на пружање услуга превоза путника.

Јавна средства исплаћена за област делатности из става 4. овог члана не могу се преносити са једне на другу делатност.

Јавна средства исплаћена за активности које се односе на обавезу јавног превоза путника, исказују се одвојено на релевантним рачунима и не преносе се на делатности које се односе на пружање других услуга превоза нити било којих других делатности.

Рачуни за различита подручја делатности наведена у ст. 4. и 5. овог члана се воде на такав начин да омогућују праћење забране преноса јавних средстава исплаћених на име једне делатности на другу и праћење коришћења прихода од цена приступа и услуга, као и прихода из других комерцијалних делатности.

II. ЖЕЛЕЗНИЧКА ИНФРАСТРУКТУРА

Елементи железничке инфраструктуре

Члан 4.

Железничка инфраструктура, у смислу овог закона, састоји се од следећих елемената, који чине пругу и споредне колосеке на мрежи, као и индустријске колосеке прикључене на мрежу:

- 1) пружни појас;
- 2) колосек и подлога колосека, нарочито насип, усек, дренажни канали и ровови, зидани ровови, пропусти, обложени зидови, засади за заштиту бочних нагиба итд; платформе за путнике и робу, укључујући и оне у путничким станицама и теретним терминалима; ивична стаза и пешачке стазе; преградни зидови, живе ограде, ограде; противпожарни појасеви; апарати за загревање скретница; прелази; застори за заштиту од снега итд;
- 3) грађевински објекти: мостови, пропусти и други надвожњаци, тунели, покривени усеци и други подвожњаци; потпорни зидови, структуре за заштиту од лавина, одрона итд;
- 4) путни прелази, укључујући средства за осигурање путних прелаза;
- 5) горњи строј, а нарочито: шине, ужлебљене шине и заштитне шине; прагови и подужне везе, колосечни причврсни и спојни прибор, застор укључујући туцаник и песак; скретнице, прелази итд; окретнице и преноснице (осим оних резервисаних искључиво за локомотиве);
- 6) прилази за путнике и робу, укључујући друмски приступ и приступ за путнике који долазе или одлазе пешке;
- 7) безбедносне, сигналне и телекомуникационе инсталације на отвореним пругама, у станицама и ранжирним станицама, укључујући постројења за стварање, трансформисање и дистрибуцију електричне енергије за сигнализацију и телекомуникације; зграде за такве инсталације или постројења; колосечне кочнице;
- 8) инсталације за осветљења за потребе саобраћаја и безбедности;

9) постројење за трансформацију и пренос електричне енергије за вучу возова: двофазни далеководи 110 kV, подстанции изузев разводног постројења 110 kV у тој подстанци, напојни каблови између подстанци и контактних водова, контактна мрежа и носачи, трећа шина са носачима;

10) зграде које су у функцији управљања железничком инфраструктуром, укључујући део опреме за обрачун и наплату превозних цена.

Железничка инфраструктура не обухвата индустријске железнице, индустријске колосеке за сопствене потребе, као ни колосеке смештене унутар железничких радионица за поправку, депоа или гаража за локомотиве, од граничника у зони радионице, депоа или гараже.

Право приступа железничкој инфраструктури имају сви заинтересовани железнички превозници под једнаким условима, на начин прописан овим законом.

Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар) ближе одређује елементе јавне железничке инфраструктуре.

Категоризација железничких пруга

Члан 5.

Железничке пруге на мрежи се категоришу на следећи начин:

- 1) магистралне пруге - од значаја за међународни и национални саобраћај;
- 2) регионалне пруге - од значаја за регионални и локални саобраћај;
- 3) локалне пруге - од значаја за локални саобраћај;
- 4) манипулативне пруге - од значаја за привредне субјекте;
- 5) пруге туристичко - музејске железнице.

Влада, на предлог министарства надлежног за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство) доноси акт о категоризацији железничких пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури.

Влада уређује услове за изградњу и реконструкцију туристичко-музејске железнице, као и услове организовања јавног превоза у туристичке сврхе на тој железници.

1. Управљање јавном железничком инфраструктуром

Јавна железничка инфраструктура

Члан 6.

Јавна железничка инфраструктура је добро у општој употреби у својини Републике Србије, које могу користити железнички превозници под једнаким условима, у складу са овим законом.

Јавна железничка инфраструктура користи се под условима и на начин утврђеним овим законом.

На јавној железничкој инфраструктури железнички саобраћај одвија се под условима утврђеним прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Управљање јавном железничком инфраструктуром је делатност од општег интереса.

Делатност из става 4. овог члана може обављати јавно предузеће или привредно друштво, чији се правни положај уређује законом којим се уређује положај јавних предузећа.

Управљач инфраструктуре мора бити независан у процесу одлучивања од свих осталих субјеката на тржишту железничких услуга, укључујући и друга привредна друштва која с управљачем инфраструктуре чине повезана друштва у смислу закона којим се уређују привредна друштва.

Члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга, односно члан органа управљања његовог контролног друштва, ако се ради о повезаним друштвима у смислу закона којим се уређују привредна друштва, не може истовремено бити члан органа управљања управљача инфраструктуре.

Ако су управљач инфраструктуре и субјект на тржишту железничких услуга повезана друштва, члан органа управљања управљача инфраструктуре и члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга не могу истовремено бити и чланови органа управљања њиховог контролног привредног друштва.

Управљач инфраструктуре мора да има сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, који издаје Дирекција.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром издаје се у складу са прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Независност основних функција управљача инфраструктуре

Члан 7.

Основне функције управљача инфраструктуре, које су одлучујуће за равноправни и недискриминаторски приступ инфраструктури, су:

1) одлучивање о додели трасе воза, укључујући и процену расположивости капацитета инфраструктуре и доделу појединачних траса возова, у складу са овим законом;

2) утврђивање висина цена приступа, укључујући и наплату тих цена, у складу са овим законом.

Ако управљач инфраструктуре, по својој правној форми, организацији или функцијама одлучивања није независан од било ког железничког превозника, вршење основних функција управљача инфраструктуре из става 1. овог члана поверава се привредном друштву које оснива Влада и које мора бити независно по својој правној форми, организацији и одлучивању од било ког железничког превозника.

Одредбе овог закона које се односе на основне функције управљача инфраструктуре у вези са обрачуном и наплатом цена приступа и доделом капацитета железничке инфраструктуре, сходно се примењују на привредно друштво у случају из става 2. овог члана.

Активности управљања јавном железничком инфраструктуром

Члан 8.

У управљање јавном железничком инфраструктуром, у смислу овог закона, обухвата:

- 1) организовање, регулисање и управљање железничким саобраћајем;
- 2) обезбеђење приступа и коришћења железничке инфраструктуре;

- 3) одржавање железничке инфраструктуре;
- 4) заштита железничке инфраструктуре;
- 5) вршење инвеститорске функције на изградњи и реконструкцији, односно модернизацији железничке инфраструктуре;
- 6) друге активности утврђене овим законом и законима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система.

Пренос послова управљања

Члан 9.

Ако управљач инфраструктуре, после спроведене анализе и процене потреба тржишта, оцени да нема довољно интересовања за приступ и коришћење одређеног дела јавне железничке инфраструктуре, дужан је да, пре спровођења поступка из члана 11. овог закона, о томе обавести Владу, заинтересовану аутономну покрајину, односно јединицу локалне самоуправе.

Ако оцени да постоји интерес да се настави управљање инфраструктуром на конкретном делу јавне железничке инфраструктуре из става 1. овог члана, аутономна покрајина, односно јединица локалне самоуправе, може одлучити да преузме финансирање управљања тим делом јавне железничке инфраструктуре и закључи са управљачем инфраструктуре уговор из члана 21. овог закона.

Аутономна покрајина, односно јединица локалне самоуправе која оцени да постоји интерес да се настави управљање инфраструктуром на конкретном делу јавне железничке инфраструктуре из става 1. овог члана може одлучити да самостално оснује управљача инфраструктуре.

У случају из става 3. овог члана, на захтев аутономне покрајине, односно јединица локалне самоуправе, управљач инфраструктуре доноси одлуку о преносу послова управљања инфраструктуром на предметном делу железничке инфраструктуре новооснованом управљачу инфраструктуре, уз сагласност Владе.

Пренос послова управљања инфраструктуром из става 4. овог члана се односи на регионалне, локалне и манипулативне пруге.

Управљање јавном железничком инфраструктуром из става 1. овог члана врши се у складу са одредбама овог закона.

Аутономна покрајина, јединица локалне самоуправе или привредно друштво које има интерес да учествује у финансирању управљања јавном железничком инфраструктуром на одређеном делу мреже, може закључити посебан уговор са управљачем инфраструктуре на период краћи од пет година, којим ће се уредити предмет и начин финансирања и међусобна права и обавезе уговорних страна у вези са учешћем у финансирању управљања на предметном делу јавне железничке инфраструктуре. Управљач инфраструктуре обавештава Владу о свим закљученим уговорима из овог става и њиховој реализацији.

Дужности управљача инфраструктуре

Члан 10.

Управљач инфраструктуре је дужан да обезбеди безбедно и несметано организовање, регулисање и управљање железничким саобраћајем, несметан приступ и коришћење јавне железничке инфраструктуре и приступ услужним објектима који су му поверени на управљање и услугама које он пружа у тим

објектима свим заинтересованим подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре, под равноправним, недискриминаторским и транспарентним условима, као и трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту железничке инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре је, при обављању делатности, дужан да се стара о заштити животне средине и енергетској ефикасности у складу са законом и другим прописима.

Управљач инфраструктуре одговара за штету која настане корисницима превоза, железничким превозницима, привредним друштвима, другим правним лицима или предузетницима због неизвршавања својих обавеза из ст. 1. и 2. овог члана.

Обустављање коришћења дела јавне железничке инфраструктуре и одузимање својства добра у општој употреби

Члан 11.

Коришћење дела јавне железничке инфраструктуре за вршење превоза може бити обустављено ако за тај део не постоји јавни интерес или интерес железничких превозника за пружањем услуга железничког превоза, односно превоза за сопствене потребе.

Управљач инфраструктуре је дужан да пре доношења одлуке о обустављању коришћења дела јавне железничке инфраструктуре обавести о својој намери да обустави коришћење дела јавне железничке инфраструктуре из става 1. овог члана надлежне државне органе, органе територијалне аутономије, органе локалне самоуправе, као и организације којима је поверено вршење јавних овлашћења (у даљем тексту: државни органи), подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре, железничке превознике и друге заинтересоване стране, као и да објави у дневним листовима и другим средствима јавног информисања обавештење о тој намери, ради пружања могућности заинтересованим странама да изнесу своје ставове, најкасније шест месеци пре дана предвиђеног за обустављање коришћења.

Одлуку о обустављању коришћења дела јавне железничке инфраструктуре из става 2. овог члана доноси управљач инфраструктуре, по истеку рока из става 2. овог члана, уз сагласност Владе.

Део јавне железничке инфраструктуре из става 1. овог члана, управљач инфраструктуре може да преуреди у манипулативну пругу или за друге намене и да пропише услове и начин коришћења.

Ако се укаже потреба за поновним успостављањем саобраћаја на делу јавне железничке инфраструктуре из става 3. овог члана управљач инфраструктуре доноси одлуку, уз сагласност Владе.

Ако не постоји интерес за било коју врсту превоза на делу јавне железничке пруге из става 2. овог члана, управљач инфраструктуре доноси акт којом се предлаже одузимање својства добра у општој употреби том делу железничке инфраструктуре.

Одлуку о одузимању својства добра у општој употреби железничкој инфраструктури из става 6. овог члана, доноси Народна скупштина, на предлог Владе.

Са делом јавне железничке инфраструктуре којем је у складу са ставом 7. овог члана, одузето својство добра у општој употреби, може се располагати у складу са законом.

2. Приступ железничкој инфраструктури и услугама

Приступ железничкој инфраструктури

Члан 12.

Железнички превозници имају право приступа железничкој инфраструктури под равноправним, недискриминаторским и транспарентним условима у сврху обављања превоза робе и путника, у складу са овим законом.

Приступ услугама

Члан 13.

Управљач инфраструктуре обезбеђује свим железничким превозницима, на недискриминаторски начин, минимални приступни пакет услуга утврђен чланом 14. овог закона.

Оператори услужних објеката на недискриминаторски начин пружају свим железничким превозницима приступ услужним објектима, укључујући и приступ колосецима и услугама које се пружају у тим објектима, у складу са овим законом и законом којима се уређује пловидба и луке на унутрашњим водама.

Како би се гарантовала потпуна транспарентност и недискриминаторски приступ услужним објектима из члана 15. став 2. тач. 1, 2, 3, 4, 7. и 9. овог закона и пружању услуга у овим објектима, ако је оператор услужног објекта под непосредном или посредном контролом железничког превозника који је активан на тржишту услуга железничког превоза за које се користи објекат, оператор услужног објекта мора бити независан од тог железничког превозника у погледу организације и одлучивања, с тим да ова независност не подразумева успостављање одвојеног правног субјекта за услужни објекат и може се остварити организацијом одвојених одељења у оквиру једног правног субјекта.

За све услужне објекте из члана 15. став 2. овог закона оператор услужног објекта и привредни субјекат у чијем је саставу воде одвојене рачуне, укључујући одвојене билансе стања и билансе успеха.

Ако функционисање услужног објекта из члана 15. став 2. тач. 1, 2, 3, 4, 7. и 9. овог закона обезбеђује управљач инфраструктуре или је оператор услужног објекта под непосредном или посредном контролом управљача инфраструктуре, сматра се да је гарантована потпуна транспарентност и недискриминаторски приступ том услужном објекту ако је остварена независност основних функција управљача инфраструктуре из члана 7. овог закона.

На захтеве за приступ и пружање услуга у услужном објекту из члана 15. став 2. овог закона оператор услужног објекта одговара у разумном року који утврђује Дирекција.

Захтеве за приступ и пружање услуга у услужном објекту могу да подносе лица из члана 2. тачка 46) овог закона основана, односно регистрована у Републици Србији, као и међународне групације железничких превозника чији је најмање један члан регистрован у Републици Србији.

Захтеви из става 6. овог члана могу се одбити искључиво ако постоје изводљиве алтернативе које железничким превозницима омогућују да обављају превоз робе или путника на истим или алтернативним превозним путевима под економски прихватљивим условима.

Оператор услужног објекта није обавезан да улаже у ресурсе или објекте како би испунио све захтеве железничких превозника.

Ако се захтеви железничких превозника односе на приступ и пружање услуга у услужном објекту којим управља оператор услужног објекта из става 3. овог члана, оператор услужног објекта је дужан да оправда у писаном облику одлуку о одбијању и наведе изводљиве алтернативе у другим објектима.

Оператор услужног објекта из члана 15. став 2. овог закона ће, у случају сукобљених захтева железничких превозника, настојати да испуни све захтеве у мери у којој је то могуће.

Ако није доступна изводљива алтернатива, и није могуће испунити све захтеве за капацитетом за релевантан услужни објекат, подносилац захтева може поднети захтев за покретање поступка (у даљем тексту: Захтев) Дирекцији, у року од 30 дана од дана сазнања за одбијање његовог захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту.

Ако се услужни објекат из члана 15. став 2. овог закона не користи најмање две узастопне године, а оператору тог објекта су железнички превозници изразили интерес за приступ, власник тог услужног објекта је обавезан да објави да је експлоатација објекта доступна за лизинг или закуп као железнички услужни објекат, у целости или делимично, осим ако оператор тог услужног објекта докаже да је у току поступак враћања у претходно стање због чега није могућа његова употреба од стране било ког железничког превозника.

Ако оператор услужног објекта пружа било коју од услуга из члана 15. став 3. овог закона као додатну услугу, пружа их железничким превозницима на њихов захтев и на недискриминаторски начин.

Железнички превозници могу да захтевају, као помоћне услуге, услуге наведене у члану 15. став 4. овог закона од управљача инфраструктуре или других оператора услужних објеката.

Оператор услужног објекта није у обавези да изврши тражене помоћне услуге, али ако одлучи да понуди било коју од ових услуга, пружа их железничким превозницима на њихов захтев и на недискриминаторски начин.

Влада, ради несметаног функционисања тржишта железничких услуга, својим актом ближе уређује појединости поступка и критеријуме који се примењују за приступ услугама које се пружају у услужним објектима наведеним у члану 15. ст. 2, 4. и 5. овог закона.

Услуге које се пружају железничким превозницима

Минимални приступни пакет услуга

Члан 14.

Управљач инфраструктуре пружа железничким превозницима са којима је закључио уговор о коришћењу железничке инфраструктуре минимални приступни пакет услуга, који обухвата:

- 1) поступање са захтевима за капацитетом железничке инфраструктуре;
- 2) право да се користи додељени капацитет;
- 3) коришћење железничке инфраструктуре, укључујући скретнице и рачвање;

4) управљање саобраћањем возова, укључујући сигнализацију, регулисање, пријем и отпрему возова, комуникацију, и пружање информација о кретању воза;

5) коришћење опреме за напајање електричном енергијом за вучу, ако постоји;

6) све остале информације неопходне за реализацију или извршење превоза за који је капацитет додељен.

Цена приступа укључује минимални приступни пакет услуга.

Основне, додатне и пратеће услуге

Члан 15.

Железничким превозницима, на њихов захтев, мора бити омогућен приступ, услужним објектима, укључујући приступне колосеке, као и коришћење основних услуга које се пружају у овим објектима, под условима који су недискриминаторски и транспарентни, у складу са овом законом.

Услужни објекти из става 1. овог члана су:

1) станичне зграде, односно део станичних зграда, у путничким станицама, намењен путницима у железничком саобраћају, и други објекти у функцији путничког саобраћаја, укључујући дисплеј за информације о путовању и одговарајуће место за услуге издавања карата;

2) теретни терминали;

3) ранжирне станице и колосеци за формирање возова, укључујући колосеке за маневрисање;

4) колосеци за гарирање намењени возилима железничких превозника која су у функцији коришћења додељеног капацитета инфраструктуре;

5) објекти за одржавање, с изузетком објеката за одржавање намењених возовима за велике брзине или за друге врсте возних средстава која захтевају специфичне објекте возила у којима се врше радови који се не изводе рутински као део свакодневних активности и захтевају да се возило искључи из саобраћаја;

6) остали технички објекти, укључујући објекте за чишћење и прање;

7) објекти лука на унутрашњим водама повезани са железничким активностима;

8) објекти за пружање помоћи;

9) објекти за складиштење и снабдевање горивом, за које се цене исказују одвојено.

Железничким превозницима се, поред минималног приступног пакета услуга и основних услуга, могу пружати и додатне и пратеће услуге.

Додатне услуге могу да обухватају:

1) електричну енергију за вучу;

2) предгревање путничких возова;

3) прилагођене уговоре за:

(1) контролу превоза опасне робе,

(2) помоћ у саобраћању специјалних возова.

Пратеће услуге могу да обухватају:

- 1) приступ телекомуникационим мрежама;
- 2) пружање додатних информација;
- 3) технички преглед возних средстава;
- 4) услуге издавања карата у путничким станицама;

5) услуге одржавања које се пружају у објектима за одржавање намењеним возовима за велике брзине или другим врстама возних средстава која захтевају специфичне објекте, у којима се врше радови који се не изводе рутински као део свакодневних активности и захтевају да се возило искључи из саобраћаја.

Обезбеђивање електричне енергије за вучу железничким превозницима од стране управљача инфраструктуре, односно оператора услужног објекта, не сматра се енергетском делатношћу у смислу прописа којима се уређује енергетика. Управљач инфраструктуре, односно оператор услужног објекта који поседује елемент железничке инфраструктуре из члана 4. став 1. тачка 9) овог закона, је крајњи купац електричне енергије у смислу прописа којима се уређује енергетика.

Управљач инфраструктуре посебно исказује цене за основне, додатне и пратеће услуге које он пружа уз минимални приступни пакет услуга, у складу са закљученим уговором о коришћењу инфраструктуре.

Оператори услужних објеката у својој Информацији из члана 18. овог закона прецизирају минимални пакет основних услуга које пружају железничким превозницима.

Железничким превозницима којима је омогућен приступ колосецима који повезују са услужним објектом, односно колосецима који су у склопу инфраструктуре услужног објекта, оператор услужног објекта пружа минимални приступни пакет услуга, на који се сходно примењује члан 14. овог закона.

Оператор услужног објекта и подносилац захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту, односно железнички превозник кога одреди подносилац захтева који није железнички превозник, уговором уређују међусобна права и обавезе у вези са договореним услугама из овог члана и приступом колосецима који чине инфраструктуру тог услужног објекта.

III. ОБРАЧУН ЦЕНА ПРИСТУПА И ДОДЕЛА КАПАЦИТЕТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

1. Општи принципи

Ефикасно коришћење капацитета инфраструктуре

Члан 16.

Начин обрачуна цена приступа и додела капацитета јавне железничке инфраструктуре морају бити у складу са начелима утврђеним овим законом и омогућити управљачу инфраструктуре оптимално ефикасно искоришћење расположивих капацитета инфраструктуре.

2. Изјава о мрежи

Члан 17.

Управљач инфраструктуре, после консултација са заинтересованим странама, израђује и објављује Изјаву о мрежи. Управљач инфраструктуре је

дужан да садржину радне верзије Изјаве о мрежи учини доступном заинтересованим странама најкасније десет дана пре обављања консултације.

Изјава о мрежи се објављује на српском језику и може се прибавити после плаћања цене која не премашује трошкове њеног објављивања. Текст Изјаве о мрежи се ставља на располагање бесплатно у електронском облику на интернет страници управљача инфраструктуре на српском и енглеском језику, као и на интернет страници међународног удружења управљача инфраструктуре.

Изјава о мрежи садржи следеће информације:

1) део којим се утврђује природа инфраструктуре која је на располагању железничким превозницима и услове за приступ истој. Информације у овом делу су на годишњем нивоу конзистентне са регистром железничке инфраструктуре који се објављују у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система или се позивају на овај регистар;

2) део о начелима обрачуна цена и висини цена који садржи детаљне информације о начину обрачуна цена, као и информације о ценама, као и остале релевантне информације о приступу које се односе на услуге из члана 15. овог закона за које постоји само један расположиви пружалац услуга. Овај део садржи детаље методологије, правила и, по потреби, скале које се користе за примену чл. 23-27. овог закона, у погледу трошкова и цена. Овај део садржи информације о променама цена о којима је већ одлучено или које се предвиђају за период од наредних пет година, ако су расположиве;

3) део о начелима и критеријумима за доделу капацитета. Овим се утврђују опште карактеристике капацитета инфраструктуре које су на располагању железничким превозницима и сва ограничења која се односе на њену употребу, укључујући могуће захтеве за капацитетом за одржавање. Такође се прецизирају поступци и рокови који се односе на поступак доделе капацитета. Овај део садржи специфичне критеријуме који се примењују током тог поступка, нарочито:

- (1) поступке у складу са којима подносиоци захтева могу да захтевају капацитете од управљача инфраструктуре,
- (2) захтеве који се тичу подносиоца захтева,
- (3) распоред за подношење захтева и поступак доделе и процедуре по којима се захтевају информације о распоређивању и процедуре за заказивање планираних и непредвиђених радова на одржавању и ограничења капацитета,
- (4) начела којима се руководе поступци координације и систем решавања спорова обезбеђен као део овог поступка,
- (5) поступке који се прате и критеријуме који се користе када је инфраструктура загушена,
- (6) детаље о ограничењима у погледу коришћења инфраструктуре,
- (7) услове под којима се, приликом одређивања приоритета за поступак доделе, узимају у обзир претходни нивои искоришћења капацитета.

Наводе се детаљи мера предузетих да се обезбеди адекватан третман услуга превоза робе, међународних услуга и захтева у складу са *ad hoc* поступком. Садржи шаблон обрасца за подношење захтева за доделу капацитета. Управљач инфраструктуре објављује и детаљне информације о поступцима доделе међународних траса возова;

4) део са информацијама у вези са подношењем захтева за лиценцу и сертификат о безбедности железнице који се издају у складу са овим законом и законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају или упућивање на веб сајт на којем се такве информације објављују у електронском облику бесплатно;

5) део са информацијама о поступцима за решавање спорова и Захтева који се односе на питања приступа железничкој инфраструктури и услугама и систему учинка наведеном у члану 26. став 2. тачка 7) и члану 37. став 7. овог закона;

6) део са информацијама о приступу и обрачуна цена услуга у услужним објектима из члана 15. овог закона, укључујући и минимални пакет основних услуга које пружају железничким превозницима, укључујући и приступ колосецима. Оператори услужних објеката које не контролише управљач инфраструктуре достављају информације о ценама приступа услужном објекту и ценама пружања услуга, као и информације о техничким условима приступа ради укључивање у Изјаву о мрежи или указују на веб сајт на којем се те информације објављују у електронском облику бесплатно;

7) модел оквирних споразума између управљача инфраструктуре и подносилаца захтева у складу са чланом 33. овог закона.

Општим условима уговора о коришћењу инфраструктуре који закључују управљач инфраструктуре и железнички превозник којем је додељен капацитет инфраструктуре сматра се део Изјаве о мрежи који садржи податке који се односе на:

1) услове за приступ железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама које пружа управљач инфраструктуре;

2) начела и начин одређивања и обрачуна цена;

3) висину цене приступа, цене приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и цене услуга које у њима пружа, за додатне и пратеће услуге које пружа управљач инфраструктуре;

4) начела и критеријуме за доделу инфраструктурног капацитета.

Управљач инфраструктуре је дужан да врши измене и допуне Изјаве о мрежи ако дође до било које промене података које она садржи.

Изјава о мрежи се објављује у року који не може бити краћи од четири месеца пре последњег дана за подношење захтева за доделу капацитета инфраструктуре.

Захтев који се односи на садржину Изјаве о мрежи може се поднети Дирекцији у року од седам месеци од дана њеног објављивања.

У односу на садржину измена и допуна Изјаве о мрежи, Захтев се може поднети Дирекцији у року од 30 дана од дана објављивања.

Информација о услужном објекту

Члан 18.

Лучки оператер у смислу закона којим се уређује пловидба и луке на унутрашњим водама и који пружа услуге у луци на унутрашњим водама, која је повезана са железничком инфраструктуром и оператор теретног терминала израђују и објављују Информацију о том услужном објекту, која садржи детаљне информације неопходне за приступ услужном објекту за чије је управљање одговоран и услугама у вези са обављањем железничког превоза из члана 15. овог закона које се у том услужном објекту пружају.

Ако су оператор услужног објекта и давалац услуга у том објекту различита правна лица, дужни су да донесу и објаве заједничку Информацију за тај услужни објекат.

Оператори услужних објеката који нису обухваћени ставом 1. овог члана обавезни су или да израде и објаве Информацију о услужном објекту из става 1. овог члана или да доставе све релевантне информације управљачу инфраструктуре ради објављивања у Изјави о мрежи.

Министар прописује ближе елементе Информације о услужном објекту из ст. 1. и 2. овог члана.

Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре

Члан 19.

Железнички превозник коме је додељен капацитет инфраструктуре или железнички превозник који има закључен уговор са подносиоцем захтева за доделу капацитета инфраструктуре који није железнички превозник, закључује уговор са управљачем инфраструктуре о уређивању међусобних права и обавеза у вези са коришћењем додељеног капацитета инфраструктуре и уговореним услугама које пружа управљач инфраструктуре.

Уговором о коришћењу јавне железничке инфраструктуре ближе се уређују међусобна права и обавезе између управљача инфраструктуре и железничког превозника, а која се посебно односе на гарантовање техничких и других услова за безбедно одвијање железничког саобраћаја, примену прописа који уређују транспорт опасне робе, као и на плаћање цена приступа и цена услуга.

Уговори из става 1. овог члана закључују се под условима који су недискриминаторски и транспарентни, у складу са овом законом.

Уговори из става 1. овог члана закључују се најкасније два месеца пре почетка важења новог реда вожње, односно одмах по додели *ad hoc* трасе.

Ако после закључивања уговора из става 1. овог члана, а за време важења тог уговора, железнички превозник преко овлашћеног лица поднесе на доказани начин *ad hoc* захтев за доделу трасе, сматра се да је закључен анекс тог уговора моментом доделе тражене трасе од стране управљача инфраструктуре.

Министар ближе уређује обавезне елементе уговора о коришћењу железничке инфраструктуре.

3. Цене приступа и услуга

Успостављање, одређивање и обрачун цена

Члан 20.

Методологију за одређивање цена приступа из члана 14. овог закона и цена услуга из члана 15. овог закона утврђује Влада, поштујући независност управљања утврђену чланом 7. овог закона.

Влада може актом из става 1. овог члана да уређује временски ограничене системе компензације за коришћење железничке инфраструктуре, за доказиво неплаћене трошкове конкурентских видова транспорта који се тичу заштите животне средине, незгода и инфраструктуре, у мери у којој ти трошкови премашују еквивалентне трошкове железнице.

Управљач инфраструктуре утврђује специфична правила за обрачун цена приступа и цена услуга која су усклађена са методологијом за одређивање

цена из става 1. овог члана. Методологија за одређивање цена и специфична правила за обрачун цена приступа и пружања услуга садржани су у Изјави о мрежи или се указује на интернет страницу на којој се оне објављују.

Управљач инфраструктуре утврђује и наплаћује цене приступа из члана 14. овог закона и цене за пружање својих услуга из члана 15. овог закона у складу са методологијом за одређивање цена из става 1. овог члана и правилима за обрачун цена из става 3. овог члана.

Висину цена приступа и цена приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и, када је могуће, висину цена услуга из члана 15. овог закона које се пружају у тим услужним објектима, управљач инфраструктуре утврђује на неодређено време и доставља Дирекцији на мишљење. Дирекција даје мишљење на висине цена из овог става у року од два месеца од дана пријема захтева управљача инфраструктуре за давање мишљења.

Влада даје сагласност на висину цене приступа и цене приступа делу јавне железничке инфраструктуре који повезује са услужним објектима из члана 15. овог закона.

Измена цена из става 5. овог члана врши се у случају промене околности које утичу на њихову висину уз сагласност Владе, а по претходно прибављеном мишљењу Дирекције .

У случају измене цена које су објављене у Изјави о мрежи, управљач инфраструктуре је дужан да објави измену Изјаве о мрежи у погледу цена најкасније шест месеци пре почетка примене измена Изјаве о мрежи.

Управљач инфраструктуре је дужан да обрачун и наплату цена врши према истим начелима за целу мрежу, изузев у случајевима из члана 24. овог закона.

Управљач инфраструктуре обавезан је да приликом утврђивања цена примени такав обрачун цена којим се различитим железничким превозницима, а који обављају исте врсте превоза, обезбеђују једнаке и недискриминаторске цене у складу са правилима утврђеним у Изјави о мрежи.<0}

Управљач инфраструктуре поштује комерцијалну поверљивост информација које му достављају подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре.

Уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром

Члан 21.

Међусобна права и обавезе управљача инфраструктуре и Владе, односно аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе уређују се управним уговором о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром за период који није краћи од пет година, у складу са овим законом и законом којим се уређују управни уговори.

Управљач инфраструктуре закључује уговор из става 1. овог члана са аутономном покрајином или јединицом локалне самоуправе уз сагласност Владе.

За послове у вези са старањем о безбедности у железничком саобраћају, одржавања и побољшања квалитета услуга управљача инфраструктуре, посебно ће се предвидети подстицаји за смањење трошкова управљања железничком инфраструктуром, за приступ инфраструктури која повезује са услужним објектима и за услуге које пружа управљач

инфраструктуре, уговором из става 1. овог члана или регулаторним мерама или комбинацијом подстицаја, као и за смањење висине цена, путем регулаторних мера.

Услови уговора из става 1. овог члана и структура договорених плаћања за обезбеђивање финансирања управљача инфраструктуре се договарају унапред за читав уговорни период, а по усвајању закона којим се утврђује буџет Републике Србије, односно одлуке којом се утврђује буџет аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе закључује се анекс тог уговора, којим се опредељује обим средстава на годишњем нивоу за финансирање управљања јавном железничком инфраструктуром за сваку буџетску годину.

Уговорне стране из става 1. овог члана дужне су да пре потписивања предметног уговора обавесте све познате подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре, и на њихов захтев, потенцијалне подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре, да имају могућност да изразе своје ставове о садржини предметног уговора.

Уговор из става 1. овог члана објављује се у року од 30 дана од дана закључивања на интернет страницама уговорних страна. Управљач инфраструктуре је дужан да усклади Програм пословања и годишњи Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја из члана 48. став 3. овог закона са уговором из става 1. овог члана.

Уговором из става 1. овог члана ће се осигурати, узимајући у обзир нормалне пословне услове, у периоду од пет година, да стање на пословним рачунима управљача инфраструктуре буде резултат равнотеже прихода од цена приступа јавној железничкој инфраструктури, цена услуга из члана 15. овог закона које пружа управљач инфраструктуре и прихода од других комерцијалних послова и средстава обезбеђених од стране државе с једне стране и расхода за јавну железничку инфраструктуру с друге стране.

Управљач инфраструктуре успоставља и одржава регистар својих средстава и средстава за чије управљање је одговоран, који ће се користити за оцену потребног финансирања за њихову поправку или замену. Регистар ће укључивати и детаље о расходима услед обнове и унапређења инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре одређује начин опредељивања трошкова за различите услуге које нуди железничким превозницима.

Основна начела и елементи уговора о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром

Члан 22.

Уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром садржи најмање следеће елементе:

1) област примене споразума у погледу инфраструктуре и услужних објеката, структурираних у складу са чл. 14. и 15. овог закона. Уговор обухвата све аспекте управљања инфраструктуром, укључујући одржавање и обнову инфраструктуре која је већ у употреби. По потреби, може да се обухвати и изградња нове инфраструктуре;

2) структуру плаћања или средстава опредељених за услуге управљача инфраструктуре наведене у чл. 14. и 15. овог закона, на одржавање и обнављање и решавање постојећих заосталих ставки за одржавање и обнову.

По потреби, може да се обухвати структура плаћања или средстава додељених за нову инфраструктуру;

3) циљеве ефикасности усмерене на кориснике, у виду показатеља и критеријума квалитета који покривају елементе као што су:

- (1) ефикасност рада возова, између осталог у погледу брзине на прузи и поузданости, и задовољства корисника,
- (2) капацитети мреже,
- (3) управљање основним средствима,
- (4) обим активности,
- (5) ниво безбедности,
- (6) заштита животне средине;

4) ниво могућих кашњења у одржавању и средства чија ће се употреба постепено прекинути и према томе покренути различите финансијске токове;

5) подстицаје из члана 21. став 3. овог закона;

6) минималне обавезе извештавања управљача инфраструктуре у смислу садржаја и учесталости извештавања, укључујући информације које се објављују годишње;

7) трајање уговора, које се синхронизује и у складу је са трајањем плана пословања, концесије или дозволе управљача инфраструктуре, где је применљиво, и методологијом за одређивање цена коју доноси Влада;

8) правила поступања у случајевима великих поремећаја у раду и ванредних ситуација, укључујући планове за поступање у непредвиђеним ситуацијама и превремени раскид уговорног споразума, као и правовремено обавештавање корисника;

9) корективне мере које се предузимају ако било која од страна крши своје уговорне обавезе или, под изузетним околностима, које утичу на расположивост јавних средстава. Ово укључује услове и поступке за поновно преговарање и превремени раскид.

Начела обрачуна и наплате цена

Члан 23.

За приступ и коришћење железничке инфраструктуре и услужних објеката, односно за пружање услуга из члана 15. овог закона плаћа се цена управљачу инфраструктуре, односно оператору услужног објекта.

Средства остварена наплатом цена из става 1. овог члана приход су управљача инфраструктуре, односно оператора услужног објекта и користе се за финансирање њиховог пословања.

Управљач инфраструктуре и оператор услужног објекта дужни су да доставе Дирекцији све неопходне информације о утврђеним ценама како би се омогућило вршење надлежности Дирекције.

Управљач инфраструктуре и оператор услужног објекта обавезни су да, на захтев, докажу железничком превознику да су цене приступа, цене приступа услужном објекту и цене услуга које су му фактурисане у складу са овим законом, са Изјавом о мрежи и са Информацијом о услужном објекту.

Цене приступа и цене приступа колосецима који повезују са услужним објектима, одређују се на основу трошкова директно насталих као резултат саобраћања возова.

Влада ближе уређује начин и модалитете израчунавања трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза.

Цене приступа могу да укључе цену која одражава недостатак капацитета одредивог дела инфраструктуре током периода загушења.

Цене из ст. 5. и 7. овог члана могу се утврдити према просеку заснованом на обиму саобраћања возова у одређеном времену, с тим да, тако утврђена цена приступа и цена приступа колосецима који повезују са услужним објектима мора бити сразмерна трошковима услуга пружених железничком превознику.

Цена која се наплаћује за приступ колосецима унутар услужних објеката из члана 15. став 2. овог закона и пружање услуга у тим објектима не могу премашити трошкове пружања услуга плус разумну добит.

Ако услуге из члана 15. овог закона, као додатне и пратеће услуге нуди само један снабдевач, цене које се наплаћују за те услуге не могу премашити трошкове пружања такве услуге, увећане за разумну добит.

Цена коју управљач инфраструктуре наплаћује за услугу из члана 15. став 4. тачка 1. овог закона не може премашити трошкове пружања те услуге.

Када напајање електричном енергијом за вучу, као додатну услугу, врши управљач инфраструктуре, накнада за утрошену електричну енергију за вучу не може премашити трошкове пружања те додатне услуге.

Могућа је наплата цена за капацитете коришћене за одржавање инфраструктуре. Такве цене не премашују нето губитак прихода управљача инфраструктуре који је последица одржавања.

Оператор услужног објекта за пружање услуга из члана 15. овог закона дужан је да достави управљачу инфраструктуре информације о ценама које се објављују у Изјави о мрежи или указује на интернет страницу на којој су те информације доступне бесплатно у електронском облику, у складу са чланом 17. овог закона.

Изузеци од начела обрачуна и наплате

Члан 24.

Управљач инфраструктуре може да обрачуна и наплати додатак, у циљу потпуног покрића својих трошкова, под условом да тржиште железничких услуга то може да поднесе и на основу начела ефикасности, транспарентности и недискриминације, гарантујући при том оптималну конкурентност сегмената железничког тржишта. Овакав систем наплате узима у обзир постигнуто повећање продуктивности железничких превозника.

Ради увођења додатака из става 1. овог члана у систем наплате, управљач инфраструктуре приликом дефинисања списка тржишних сегмената разматра и пореди најмање следеће:

- 1) услуге превоза путника наспрам услуга превоза робе;
- 2) возове који превозе опасну робу наспрам осталих теретних возова;
- 3) услуге у унутрашњем саобраћају наспрам услуга у међународном саобраћају;
- 4) комбиновани транспорт наспрам директних возова;

5) услуге у градском или регионалном путничком саобраћају насрам услуга у међуградском путничком саобраћају;

6) саобраћај блок возова насрам возова са појединачним вагонима;

7) услуге редовног превоза насрам повремених услуга превоза.

За одређене будуће инвестиционе пројекте, као и за одређене инвестиционе пројекте који су у току или су завршени у претходних 30 година, управљач инфраструктуре може да утврди или настави да утврђује веће висине цена на основу дугорочних трошкова таквих пројеката, ако се њима повећава ефикасност и/или исплативост и ако се иначе ти инвестициони пројекти не би могли или се нису могли предузети. Овакав систем наплате може да обухвати и договоре између управљача инфраструктуре, с једне стране, и подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре или железничких превозника, с друге стране о подели ризика који се односи на нове инвестиције.

Цена приступа која буде утврђена као део коридора у складу са закљученим међународним споразумом, може се другачије одредити, на начин који утврђује Влада.

Ако управљач инфраструктуре намерава да модификује суштинске елементе система обрачуна и наплате на начин прописан овим чланом, дужан је да то објави најкасније три месеца пре рока за објављивање Изјаве о мрежи из члана 17. овог закона.

Попусти

Члан 25.

Не доводећи у питање начело директних трошкова из члана 23. овог закона, управљач инфраструктуре може да уведе попусте железничким превозницима за цене минималног приступног пакета услуга, приступа железничкој инфраструктури која повезује са услужним објектима и других услуга из члана 15. овог закона, само на начин утврђен овим чланом.

Управљач инфраструктуре може одобрити попуст у износу који одговара стварној уштеди управљача инфраструктуре у административним трошковима. Приликом утврђивања нивоа попушта, не узимају се у обзир уштеде трошкова које су већ садржане у утврђеној цени.

Изузетно од става 2. овог члана, управљач инфраструктуре може одобрити временски ограничени попуст, који мора бити доступан свим корисницима железничке инфраструктуре како би се подстакло развој нових услуга железничког превоза или којим се подстиче коришћење недовољно искоришћене железничке инфраструктуре.

Попусти из става 1. овог члана могу да се односе само на цене које се наплаћују за део железничке инфраструктуре који одреди управљач инфраструктуре.

Слични системи попушта се примењују за сличне услуге. Системи попушта се примењују на недискриминаторски начин за сваког железничког превозника.

Систем учинка

Члан 26.

Системи за обрачун и наплату цена приступа, кроз системе учинка, подстичу железничке превознике и управљача инфраструктуре да минимизирају поремећаје и побољшају учинак железничке мреже. Овај систем може да укључује пенале за активности које ометају експлоатацију мреже,

обештећење за превознике која трпе због поремећаја и бонусе којима се награђује за учинак бољи од планираног.

Систем учинка из става 1. овог члана заснива се на следећим основним начелима, која се примењују на читавој мрежи управљача инфраструктуре:

1) како би се остварио уговорен ниво учинка и не би угрозила економска одрживост услуге, управљач инфраструктуре се, у току поступка израде Изјаве о мрежи, са подносиоцима захтева договора о главним параметрима система учинка, нарочито о трајању кашњења, максималним износима плаћања у оквиру система учинка које се односе и на појединачне вожње возова и за све вожње возова железничког превозника током датог временског периода;

2) управљач инфраструктуре доставља железничким превозницима важећи ред вожње, на основу којег се рачунају кашњења, најкасније пет дана пре кретања воза. Управљач инфраструктуре може да примени краћи период обавештавања у случају непредвиђених околности, више силе или касних измена важећег реда вожње.

3) сва кашњења се распоређују у једну од следећих класа и под-класа кашњења:

(1) управљање експлоатацијом/планирањем које се може приписати управљачу инфраструктуре:

- израда реда вожње,
- формирање воза,
- грешке у процедурама експлоатације,
- неправилна примена правила приоритета,
- особље,
- остали узроци,

(2) постројења инфраструктуре за које је одговоран управљач инфраструктуре:

- сигнално-сигурносни уређаји и инсталације,
- сигнално-сигурносни уређаји и инсталације на путним прелазима у нивоу,
- телекомуникационе инсталације,
- опрема за снабдевање електричном енергијом,
- колосек,
- грађевински објекти,
- особље,
- остали узроци,

(3) узроци који настају као резултат грађевинских радова за које је одговоран управљач инфраструктуре:

- планирани грађевински радови,
- неправилности у извршењу грађевинских радова,
- ограничење брзине због дефекта колосека,
- остали узроци;

- (4) узроци за које су одговорни други управљачи инфраструктуре:
- кашњење које је проузроковао претходни управљач инфраструктуре,
 - кашњење које је проузроковао наредни управљач инфраструктуре;
- (5) комерцијални узроци који се могу приписати железничком превознику:
- прекорачење времена стајања,
 - захтев железничког превозника,
 - утоварне операције,
 - неправилности при утовару,
 - комерцијална припрема воза,
 - особље,
 - остали узроци;
- (6) железничка возна средства за која је одговоран железнички превозник:
- план обрта железничких возних средстава и измене плана обрта,
 - формирање воза које врши железнички превозник,
 - проблеми са путничким колима (превоз путника),
 - проблеми са теретним вагонима (превоз терета),
 - проблеми са колима, локомотивама и моторним гарнитурама,
 - особље,
 - остали узроци;
- (7) узроци који се могу приписати другим железничким превозницима:
- које је проузроковао наредни железнички превозник,
 - које је проузроковао претходни железнички превозник;
- (8) спољни узроци који се не могу приписати ни управљачу инфраструктуре, ни железничком превознику:
- штрајк,
 - административне формалности,
 - спољни утицај,
 - утицај временских прилика и природни узроци,
 - кашњење услед спољних узрока на наредној мрежи,
 - остали узроци;
- (9) секундарни узроци за које није одговоран ни управљач инфраструктуре, ни железнички превозник:
- опасне незгоде, несреће и опасности,
 - заузетост колосека због кашњења истог воза,
 - заузетост колосека због кашњења другог воза,
 - обрт,
 - веза возова,

- потребно је даље истраживање;

4) ако је могуће, кашњења се приписују једном субјекту, уз разматрање одговорности за узроковање поремећаја, као и могућности поновне нормализације саобраћајних услова;

5) при прорачуну плаћања узима се у обзир просечно кашњење возова са сличним захтевима за тачност;

6) што је раније могуће управљач инфраструктуре обавештава железничког превозника о прорачуну плаћања у склопу система учинка. Овај прорачун обухвата сва кашњења возова у периоду од највише 30 дана;

7) не доводећи у питање постојеће поступке по Захтевима и одредбе члана 121. овог закона, у случају спорова који се односе на систем учинка, одређује се начин решавања спорова који омогућује решавање таквих спорова без одлагања. Утврђени начин решавања спорова мора бити непристрасан у односу на укључене стране. Код примене овог начина решавања спорова одлука се доноси у року од десет радних дана.

Једном годишње управљач инфраструктуре објављује просечан годишњи ниво учинка који су остварили железнички превозници на основу главних параметара договорених за систем учинка.

Цене за резервисање капацитета инфраструктуре

Члан 27.

Ради подстицања ефикасног коришћења капацитета инфраструктуре управљач инфраструктуре може да наплаћује подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно ангажованом железничком превознику ако подносилац захтева није железнички превозник, одговарајуће цене за капацитете инфраструктуре који су додељени али нису коришћени.

Управљач инфраструктуре дужан је да наплати цену из става 1. овог члана подносиоцу захтева за доделу капацитета инфраструктуре којем је додељена траса воза, односно ангажованом железничком превознику, који редовно пропушта да користи додељене трасе или део њих. Управљач инфраструктуре у Изјави о мрежи објављује критеријуме за утврђивање оваквог пропуштања коришћења.

Дирекција контролише критеријуме из става 2. овог члана.

Управљач инфраструктуре у сваком тренутку мора бити у могућности да информише сваку заинтересовану страну о капацитетима инфраструктуре који су већ додељени железничким превозницима.

4. Додела капацитета инфраструктуре

Право на капацитет

Члан 28.

Капацитет инфраструктуре додељује управљач инфраструктуре.

Додељени капацитет инфраструктуре не може се пренети на треће лице.

Трговина капацитетима инфраструктуре је забрањена и води искључивању из даље доделе капацитета.

Коришћење капацитета од стране железничког превозника које је ангажовао подносилац захтева за доделу капацитета који није железнички превозник не сматра се преношењем из става 2. овог члана.

Право коришћења одређеног капацитета инфраструктуре у облику трасе воза може се одобрити подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре у максималном трајању од периода важења једног реда вожње.

Управљач инфраструктуре и подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре могу закључити оквирни споразум из члана 33. овог закона за коришћење капацитета железничке инфраструктуре на дужи рок него што је то период важења једног реда вожње.

Поступак доделе капацитета

Члан 29.

Поступак доделе капацитета спроводи управљач инфраструктуре, под условом независности из члана 3. овог закона.

Управљач инфраструктуре се стара о томе да се поступак из става 1. овог члана спроводи на правичан и недискриминаторски начин, у складу са овим законом.

Управљач инфраструктуре је дужан да чува поверљивост комерцијално осетљивих информација које му се достављају.

Сарадња у додели капацитета инфраструктуре на више од једне мреже

Члан 30.

Управљач инфраструктуре, у циљу ефикасне доделе капацитета инфраструктуре у функцији обављања међународног превоза, остварује сарадњу са другим укљученим управљачима инфраструктуре приликом организовања траса возова који прелазе више од једне мреже.

Управљач инфраструктуре може у сарадњи са другим укљученим управљачима инфраструктуре, ако се процени постојање потребе, да предложи и организује међународне трасе возова како би се олакшало саобраћање теретних возова који су предмет ad-hoc захтева из члана 39. овог закона.

Управљач инфраструктуре информише Дирекцију о развоју заједничких начела и пракси као резултат сарадње из ст. 1. и 2. овог члана.

Управљач инфраструктуре обавезан је да обезбеди да његово учешће у сарадњи из ст. 1. и 2. овог члана, методе рада и сви релевантни критеријуми који се користе за оцену расположивости и доделу капацитета инфраструктуре буду јавно доступни.

Теретни коридори

Члан 31.

У циљу оптималног коришћења железничке инфраструктуре Влада ће предузети мере ради учешћа у успостављању међународних железничких коридора за конкурентни превоз робе, на којима би теретни возови могли обављати превоз под повољнијим условима и без већих задржавања прелазити из једне националне мреже у другу, како би се омогућило побољшање у погледу услова коришћења железничке инфраструктуре.

Влада ће ближе уредити начин остваривања сарадње у погледу успостављања и организације међународних теретних коридора за конкурентни превоз робе и утврђивања правила за одабир, организацију, управљање и индикативно планирање улагања у теретне коридоре.

Подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре

Члан 32.

Захтеве за капацитете инфраструктуре могу да подносе лица из члана 2. тачка 45) овог закона основана, односно регистрована у Републици Србији, као и међународне групације железничких превозника чији је најмање један члан регистрован у Републици Србији.

Ради коришћења додељеног капацитета инфраструктуре подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре који нису железнички превозници именују железничког превозника за закључивање уговора из члана 19. овог закона са управљачем инфраструктуре. Тиме се не доводи у питање право подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре да закључују оквирне споразуме из члана 33. овог закона са управљачима инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре може утврдити услове које мора да испуњава подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре, како би обезбедио да буду осигурана његова легитимна очекивања која се односе на будуће приходе и коришћење капацитета инфраструктуре, који морају бити наведени у Изјави о мрежи.

Услови из става 3. овог члана морају бити одговарајући, транспарентни, недискриминаторски и прецизно наведени у Изјави о мрежи.

Услови из става 3. овог члана могу се односити само на:

1) давање финансијског обезбеђења, које не може прећи примерени износ пропорционалан очекиваном обиму послова подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре и

2) способност да сачини захтев за доделу капацитета инфраструктуре на начин одређен у Изјави о мрежи.

Финансијско обезбеђење у смислу става 5. тачка 1) овог члана значи:

1) авансно плаћање или

2) подношење гаранције за осигурање плаћања дуга управљачу инфраструктуре коју издаје банка или друга финансијска институција.

Подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре може изабрати за које ће се финансијско обезбеђење из става 6. овог члана одредити. Ако подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре изврши авансно плаћање, управљач инфраструктуре не може истовремено тражити друга финансијска обезбеђења за исте планиране активности.

Управљач инфраструктуре може од подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре тражити финансијско обезбеђење ако његова кредитна способност указује на то да би могао имати проблеме с редовним плаћањем цене приступа. Управљач инфраструктуре је обавезан да у одговарајућем делу Изјаве о мрежи наведе критеријуме који се односе на кредитну способност. Управљач инфраструктуре заснива своје захтеве за финансијско обезбеђење на извештају о кредитној способности који није старији од две године који издаје овлашћени субјект за процену кредитне способности.

Управљач инфраструктуре не може тражити финансијско обезбеђење:

1) од железничког превозника кога је одредио подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре који није железнички превозник, ако је подносилац захтева већ дао финансијско обезбеђење за покриће будућих плаћања за исте планиране активности и

2) ако ће цену приступа директно плаћати управљачу инфраструктуре надлежни орган у складу са закљученим уговором о обавези јавног превоза.

Износ финансијског обезбеђења за једног подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре не може премашити процењени износ цена приступа за два месеца коришћења траженог капацитета железничке инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре не може тражити да финансијско обезбеђење постане важеће или буде плаћено више од десет дана пре првог дана месеца у којем железнички превозник започне са железничким превозом у вези са ценама приступа које су покривене тим финансијским обезбеђењем. Ако се капацитет инфраструктуре додели после тог тренутка, управљач инфраструктуре може тражити финансијско обезбеђење у кратком року.

Управљач инфраструктуре не може одбити захтев за доделу капацитета инфраструктуре, односно доделу одређене трасе воза, из разлога што подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре није сачинио свој захтев у складу са Изјавом о мрежи, осим ако подносилац захтева не одговори на два узастопна захтева управљача инфраструктуре за достављање недостајућих информација или поново одговара на начин који не испуњава услове утврђене Изјавом о мрежи који се односе на поступак доделе траса воза.

У случају из става 12. овог члана, управљач инфраструктуре мора имати задовољавајуће доказе да је предузео све разумне мере како би подржао исправно и благовремено подношење захтева за доделу капацитета инфраструктуре које може доставити Дирекцији на њен захтев.

Оквирни споразуми

Члан 33.

Управљач инфраструктуре и подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре могу да закључе оквирни споразум.

Оквирним споразумом из става 1. овог члана прецизирају се карактеристике понуђеног капацитета инфраструктуре потребног подносиоцу захтева за доделу капацитета инфраструктуре током временског периода који прелази један период важења реда вожње

Оквирним споразумом се не прецизира детаљно траса воза, већ се настоји да се задовоље легитимне комерцијалне потребе подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре.

Оквирним споразумима не може се искључивати могућност да одговарајућу инфраструктуру користе други подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно железнички превозници.

Оквирни споразуми морају омогућавати да се његови услови измене или ограниче како би се омогућила боља употреба железничке инфраструктуре.<0}

Оквирни споразуми могу да садрже казне за случај измена или раскидања споразума.

Оквирни споразуми се, у начелу, закључују на период од пет година, и могу се обновити на периоде једнаке њиховом првобитном трајању. Управљач инфраструктуре може да пристане на краће или дуже периоде у посебним случајевима. Сваки период дужи од пет година мора бити оправдан постојањем комерцијалних уговора, специјализованих инвестиција или ризика.

За услуге које користе специјализовану инфраструктуру из члана 40. овог закона која захтева значајне и дугорочне инвестиције, које подносилац захтева прописно оправда, оквирни споразум може да се закључи на период од 15 година. Периоди дужи од 15 година дозвољени су искључиво у изузетним случајевима, нарочито када је реч о дугорочним инвестицијама великог обима, и нарочито ако су такве инвестиције обухваћене уговореним обавезама, укључујући вишегодишњи план амортизације.

У изузетним случајевима из става 8. овог члана, оквирним споразумом могу се утврдити детаљне карактеристике капацитета који се пружа подносиоцу захтева током трајања оквирног споразума. Те карактеристике могу да укључују фреквенцију, обим и квалитет траса воза.

Управљач инфраструктуре може да смањи резервисани капацитет који је, током периода од најмање 30 дана, коришћен мање него што је дозвољено граничном квотом из члана 43. овог закона.

Управљач инфраструктуре је дужан да свакој заинтересованој страни, на њен захтев, учини доступном основне информације о сваком закљученом оквирном споразуму, поштујући при том комерцијалну поверљивост информација.

Управљач инфраструктуре доставља Дирекцији сваки закључени оквирни споразум у року од десет дана од дана потписивања.

Влада прописује поступке, садржину и критеријуме који се односе на оквирне споразуме за доделу капацитета железничке инфраструктуре, као и обавезе управљача инфраструктуре у погледу информисања у вези са оквирним капацитетима.

Распоред за поступак доделе

Члан 34.

Ред вожње утврђује управљач инфраструктуре једном за календарску годину и по правилу ступа на снагу у поноћ, друге суботе у децембру текуће године. Ако се врше измене или допуне реда вожње после зиме, нарочито како би се узеле у обзир, по потреби, измене или допуне редова вожње за међународне путничке возове, то се врши у поноћ друге суботе у јуну, и у другим интервалима између тих датума ако је потребно.

Управљач инфраструктуре у оквиру успостављене међународне сарадње са другим управљачима инфраструктуре може договорити друго време почетка важења или измена и допуна реда вожње, о чему је дужан да благовремено обавести јавност и Дирекцију.

Захтеви за доделу капацитета инфраструктуре путем уноса траса воза у ред вожње могу се поднети управљачу инфраструктуре најкасније 12 месеци пре ступања на снагу реда вожње. Управљач инфраструктуре разматра и захтеве примљене после тог рока.

Најкасније 11 месеци пре него што ред вожње ступи на снагу, управљач инфраструктуре води рачуна о томе да су привремене међународне трасе возова успостављене у сарадњи са другим релевантним управљачима инфраструктура.

Управљач инфраструктуре израђује нацрт реда вожње најкасније четири месеца после истека рока за подношење захтева из става 3. овог члана. Управљач инфраструктуре одлучује о захтевима које прими после рока из тачке 3. овог члана у складу са поступком објављеним у Изјави о мрежи.

Управљач инфраструктуре може променити додељену трасу воза ако је то неопходно како би се осигурало највеће могуће усклађивање свих захтева за доделу капацитета и ако на то пристане подносилац захтева коме је траса додељена. Управљач инфраструктуре ће ажурирати нацрт реда вожње најкасније 30 дана пре ступања на снагу реда вожње како би биле укључене све трасе возова које су додељене после рока из става 3. овог члана.

Влада прописује распоред за поступак доделе капацитета инфраструктуре по захтевима за унос капацитета инфраструктуре у облику траса воза у ред вожње, посебно код ограничења капацитета, као и поступак израде реда вожње и његових измена .

Управљач инфраструктуре се у оквиру успостављене сарадње договара са другим релевантним заинтересованим управљачима инфраструктуре о томе које све међународне трасе возова треба укључити у ред вожње, пре почетка консултација о нацрту реда вожње. Прилагођавање постигнутих договора врши се само ако је неопходно.

Превоз путника и робе у железничком саобраћају врши се у складу са редом вожње унапред утврђеним од управљача инфраструктуре у складу са овим законом.

Ред вожње, односно измене и допуне реда вожње за јавни превоз путника објављује управљач инфраструктуре у средствима јавног информисања, истиче на видним местима у станичним зградама и објављује и на други уобичајен начин најкасније 20 дана пре ступања на снагу.

Железнички превозник дужан је да се придржава објављеног реда вожње, као и да обезбеди редовно и уредно одвијање превоза за време важења реда вожње, осим у случајевима већих поремећаја саобраћаја који су настали због елементарних непогода, већих удеса и тежих оштећења железничке инфраструктуре.

Дирекција прописује саставне делове реда вожње, облик и њихову садржину.

Захтеви за доделу капацитета инфраструктуре

Члан 35.

Подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре могу да поднесу захтев управљачу инфраструктуре за закључивање уговора из члана 19. овог закона, којим им се додељује капацитет инфраструктуре уз плаћање цене у складу са овим законом.

Захтеви који се односе на унос траса воза у ред вожње у поступку израде реда вожње морају се поднети у року утврђеном чланом 34. став 3. овог закона. Захтеви који се односе на измену важећег реда вожње подnose се у роковима које утврђује Влада актом из члана 34. став 7. овог закона.

Подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре који је са управљачем инфраструктуре закључио оквирни споразум подноси захтев из става 1. овог члана у складу са тим споразумом.

Поступак распоређивања

Члан 36.

Управљач инфраструктуре задовољава, колико је могуће, све захтеве за доделу капацитета инфраструктуре, укључујући захтеве за трасама возова које прелазе више од једне мреже и, колико је могуће, узима у обзир сва

ограничења за подносиоце захтева, укључујући економске ефекте на њихово пословање.

Управљач инфраструктуре може дати приоритет посебним услугама у оквиру поступка распоређивања, искључиво у складу са чл. 38. и 40. овог закона.

Управљач инфраструктуре је дужан да консултује заинтересоване стране у вези са нацртом реда вожње и да им омогући да у року од најмање 30 дана доставе своје ставове управљачу инфраструктуре.

Заинтересоване стране из става 3. овог члана укључују све подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре, као и друга лица која желе да им се омогући да дају своје коментаре у вези са тим како важећи ред вожње може да утиче на њихову способност да набаве железничке услуге током тог периода важења реда вожње.

Управљач инфраструктуре предузима одговарајуће мере за решавање свих изнетих проблема.

Поступак координације

Члан 37.

Када се у току поступка распоређивања из члана 36. овог закона појаве сукобљени различити захтеви за доделу капацитета инфраструктуре и ако све захтеве за доделу капацитета инфраструктуре није могуће задовољити на други начин, управљач инфраструктуре ће предузети мере да путем координације захтева обезбеди најбољу могућу усклађеност свих захтева.

Ако настане ситуација која захтева координацију, управљач инфраструктуре има право да, у разумним границама, предложи капацитете инфраструктуре који се разликују од захтеваних.

Управљач инфраструктуре предузима мере да, путем консултација са одговарајућим подносиоцима захтева, реши све настале конфликте.

У циљу спровођења консултације из става 3. овог члана управљач инфраструктуре ће, у разумним границама, учинити доступним, бесплатно, у писаном или електронском облику, следеће информације:

- 1) трасе возова које захтевају сви остали подносиоци захтева на истим превозним путевима;
- 2) трасе возова које су прелиминарно додељене свим другим подносиоцима захтева на истим пругама;
- 3) алтернативне трасе возова предложене на релевантним превозним путевима у складу са ставом 2. овог члана;
- 4) све детаље критеријума који се користе у поступку доделе капацитета.

Информације из става 4. овог члана се пружају поштујући комерцијалну поверљивост информација и без навођења идентитета осталих подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре, осим уз писану сагласност.

Начела спровођења поступка координације одређују се у Изјави о мрежи. Ова начела треба да одражавају тешкоће у договарању међународних траса возова и ефекте које модификација може имати на остале управљаче инфраструктуре.

Независно од поступака по Захтевима из члана 121. овог закона поднетим Дирекцији, управљач инфраструктуре одређује у Изјави о мрежи

начин решавања спорова у вези са сукобљеним захтевима за доделу капацитета инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре је дужан да одлучи по захтеву за доделу капацитета инфраструктуре у року од десет радних дана од дана окончања поступка решавања спорова из става 7. овог члана.

Ако управљач инфраструктуре одбије захтев за доделу капацитета инфраструктуре или понуди капацитет инфраструктуре под другачијим условима у односу на поднети захтев, подносилац тог захтева за доделу капацитета инфраструктуре може покренути поступак пред Дирекцијом у складу са чланом 121. овог закона.

Загушена инфраструктура

Члан 38.

Ако, после поступка координације и консултација из члана 35. овог закона, није могуће адекватно удовољити захтевима за капацитетом инфраструктуре, управљач инфраструктуре без одлагања проглашава тај део инфраструктуре загушеним. То ће се такође учинити и за инфраструктуру за коју се може очекивати да ће у блиској будућности трпети од недовољног капацитета.

Ако се инфраструктура прогласи загушеном, управљач инфраструктуре спроводи анализу капацитета у складу са чланом 41. овог закона, осим ако се план за побољшање капацитета из члана 42. овог закона већ није почео спроводити.

Ако цене из члана 23. овог закона нису наплаћене или нису постигле задовољавајући резултат и инфраструктура је проглашена загушеном, управљач инфраструктуре може, поред тога, употребити критеријуме приоритета за доделу капацитета инфраструктуре.

Критеријуме приоритета утврђује управљач инфраструктуре, узимајући у обзир значај одређених превозних услуга за друштво, у односу на било коју другу услугу, којима се услед тога даје предност.

У случају из става 3. овог члана Влада може одобрити управљачу инфраструктуре надокнаду која одговара губитку прихода услед потребе да се одређени капацитет инфраструктуре додели за обављање одређених услуга.

Приликом утврђивања критеријума приоритета, управљач инфраструктуре дужан је да захтевима за доделу капацитета инфраструктуре у функцији пружања услуга јавног превоза путника да приоритет, као и да води рачуна о промовисању развоја националног и међународног железничког превоза робе, под недискриминаторским условима.

Поступци и критеријуми који ће се примењивати у случају загушења инфраструктуре објављују се у Изјави о мрежи.

***Ad hoc* захтеви за доделу капацитета инфраструктуре**

Члан 39.

Ad hoc захтеви за доделу капацитета инфраструктуре су захтеви за појединачне трасе возова који се подносе у току важења утврђеног реда вожње.

Управљач инфраструктуре је дужан да одговори на *ad hoc* захтеве из става 1. овог члана у најкраћем могућем року, а најдуже у року од пет радних дана од дана пријема захтева.

Управљач инфраструктуре дужан је да учини доступним информације о расположивом слободном капацитету инфраструктуре свим подносиоцима, као и потенцијалним подносиоцима, захтева за доделу капацитета инфраструктуре који би могли изразити жељу да користе тај капацитет.

Управљач инфраструктуре, где је потребно, процењује потребу за резервним капацитетима који ће остати расположиви у оквиру последњег израђеног реда возње како би имао могућност да брзо одговори на предвидљиве *ad hoc* захтеве за капацитетом. Управљач инфраструктуре ће поступити на овај начин и у случају загушења инфраструктуре.

Специјализована инфраструктура

Члан 40.

Капацитет инфраструктуре се сматра расположивим за коришћење у сврху свих врста услуга превоза које одговарају карактеристикама неопходним за обављање саобраћаја на траси воза.

Изузетно, ако постоје одговарајући алтернативни превозни путеви, управљач инфраструктуре може, после консултација са заинтересованим странама, да одреди посебну инфраструктуру за специфичне врсте саобраћаја (у даљем тексту: специјализована инфраструктура).

Ако се одреди специјализована инфраструктура из става 2. овог члана, управљач инфраструктуре може приликом доделе капацитета инфраструктуре, дати приоритет тој врсти саобраћаја.

Давање приоритета из става 3. овог члана не може бити у супротности са правилима о заштити конкуренције.

Одређивање специјализоване инфраструктуре не искључује њено коришћење за остале врсте саобраћаја када постоје расположиви капацитети.

Управљач Инфраструктуре објављује у Изјави о мрежи податке о одређеној специјализованој инфраструктури.

Анализа капацитета

Члан 41.

Управљач инфраструктуре дужан је да у случају загушења инфраструктуре из члана 38. овог закона спроведе анализе капацитета инфраструктуре са циљем да се одреде ограничења капацитета инфраструктуре која спречавају да се адекватно изађе у сусрет захтевима за доделу капацитета и предложи методе које ће омогућити да се задовоље додатни захтеви. Анализом капацитета утврђују се разлози загушења и које мере се могу предузети у краткорочном и средњорочном периоду да се смањи загушење.

Анализом капацитета разматра се инфраструктура, поступци рада, карактер различитих услуга које се реализују, као и ефекти свих тих фактора на капацитет инфраструктуре. Мере које треба размотрити обухватају посебно преусмеравање услуга, мењање временских термина услуга, промене брзине и побољшања инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре дужан је да заврши анализу капацитета у року од шест месеци од дана утврђивања да је инфраструктура загушена.

План за побољшање капацитета

Члан 42.

У року од шест месеци од завршетка анализе капацитета из члана 41. овог закона, управљач инфраструктуре доноси план за побољшање капацитета.

План за побољшање капацитета се израђује после консултација са корисницима релевантне загушене инфраструктуре.

Планом за побољшање капацитета се утврђују:

- 1) разлози загушења;
- 2) могући будући развој саобраћаја;
- 3) ограничења за развој инфраструктуре;
- 4) могућности и трошкови за побољшање капацитета, укључујући могуће промене цена приступа.

По основу анализе трошкова и користи могућих утврђених мера, планом из става 1. овог члана одређују се и активности које ће се предузети ради побољшања капацитета инфраструктуре, укључујући и динамику за спровођење мера.

План из става 1. овог члана доноси се уз сагласност Министра.

Управљач инфраструктуре ће обуставити наплаћивање цена приступа за релевантну инфраструктуру у складу са чланом 23. овог закона у случајевима када:

- 1) не донесе план за побољшање капацитета или
- 2) не оствари напредак у спровођењу активност одређених планом за побољшање капацитета.

Изузетно од става 6. овог члана, управљач инфраструктуре може, уз одобрење Дирекције, да настави да наплаћује ове цене ако:

- 1) није могуће реализовати план за побољшање капацитета из разлога који су ван његове контроле или
- 2) расположиве могућности нису економски или финансијски изводљиве.

Коришћење траса возова

Члан 43.

Управљач инфраструктуре ће у Изјави о мрежи прецизирати услове под којима ће узети у обзир претходне нивое искоришћења траса возова приликом одређивања приоритета за поступак доделе.

Нарочито када се ради о загушеној инфраструктури, управљач инфраструктуре захтева предају трасе воза која је, током периода од најмање 30 дана, била коришћена мање него што је дозвољено граничном квотом која се утврђује у Изјави о мрежи, осим ако се то десило услед не-економских разлога који су изван контроле подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре.

Ако корисник трасе воза својим активностима и железничким возним средствима ограничи или угрози капацитет железничке инфраструктуре, дужан је да поступи по захтеву управљача инфраструктуре и у разумно кратком року отклони поремећај изазван железничким возилима која ограничавају или

угрожавају капацитет инфраструктуре, а у супротном управљач инфраструктуре ће, о трошку корисника трасе воза предузети потребне радње.

Капацитет инфраструктуре за радове на одржавању

Члан 44.

Управљач инфраструктуре резервише капацитете инфраструктуре који су неопходни ради извођења радова на одржавању инфраструктуре у току поступка распоређивања из члана 36. овог закона.

Управљач инфраструктуре на одговарајући начин узима у обзир ефекте које резервисање капацитета инфраструктуре за планиране радове на одржавању колосека има на подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре је дужан да без одлагања обавести заинтересоване стране о капацитету инфраструктуре који није на располагању због непланираних радова на одржавању.

Дирекција може затражити од управљача инфраструктуре да јој достави податке из става 3. овог члана, ако то сматра потребним.

Посебне мере које се предузимају у случају поремећаја

Члан 45.

У случају поремећаја у саобраћању возова узрокованих техничким кваром или несрећом, управљач инфраструктуре предузима све неопходне мере да се успостави редовно стање. У ту сврху, он саставља план за поступање у непредвиђеним ситуацијама, са списком тела која треба да обавести у случају озбиљних несрећа или озбиљних поремећаја у саобраћању возова.

О насталим поремећајима у саобраћању возова узрокованих техничким кваром или несрећом и планираном времену за успостављање редовног стања управљач инфраструктуре, без одлагања, обавештава кориснике тог дела железничке инфраструктуре.

У хитним случајевима и ако је то неопходно, услед оштећења које доводи до тога да је инфраструктура привремено неупотребљива, додељене трасе возова могу се повући без упозорења, и то на онолико времена колико је потребно за поправку система.

Управљач инфраструктуре ангажује средства корисника трасе воза која сматра најподеснијим за успостављање нормалне ситуације.

У ванредним ситуацијама се поступа у складу са законом којим се уређују ванредне ситуације.

5. Погранични споразуми

Члан 46.

У циљу несметаног обављања међународног железничког превоза могу се закључити погранични споразуми са суседним државама.

Одредбе пограничних споразума не могу дискриминисати железничке превознике, нити ограничавати слободу железничких превозника да пружају прекограничне услуге.

Поштујући начела из пограничног споразума, управљач инфраструктуре може са управљачем инфраструктуре из суседне државе закључити споразум којим се уређује међусобна сарадња.

6. Изградња и реконструкција железничке инфраструктуре

Изградња железничке инфраструктуре

Члан 47.

Изградња железничке инфраструктуре врши се у складу са законом којим се уређује планирање и изградња објеката и законима којима се уређују безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система.

Под изградњом железничке инфраструктуре, у смислу овог закона, сматра се изградња нове железничке пруге, као и изградња телекомуникационих, сигнално-сигурносних, електро-енергетских, електровучних и других постројења и уређаја, зграда и објеката на новој и постојећим пругама.

Национални програм јавне железничке инфраструктуре

Члан 48.

Влада доноси Национални програм железничке инфраструктуре (у даљем тексту: Национални програм), који обухвата:

- 1) постојеће карактеристике и стање железничке инфраструктуре Републике Србије;
- 2) развојне компоненте у изградњи нових капацитета инфраструктуре од посебног значаја за Републику Србију;
- 3) планове изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре са дефинисањем структуре, динамике реализације и приоритета, висине и извора финансијских средстава потребних за извршење активности из Националног програма.

Национални програм доноси се за период од пет година.

На основу Националног програма управљач инфраструктуре израђује годишњи Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја са пројекцијом за наредне четири године.

Управљач инфраструктуре објављује на својој интернет страници предлог програма из става 3. овог члана, консултује подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре и друге заинтересоване стране у поступку доношења програма и даје им рок од најмање 15 дана за достављање сугестија и предлога у вези са програмом.

Програм из става 3. овог члана се пројектује тако да обезбеди оптимално и ефикасно коришћење, обезбеђивање и развој железничке инфраструктуре, притом обезбеђујући финансијску равнотежу и обезбеђивање средстава за остваривање тих циљева.

Управљач инфраструктуре два пута годишње подноси Министарству извештај о реализацији годишњег програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја.

Министарство подноси Влади једанпут годишње извештај о реализацији Националног програма на основу извештаја из става 6. овог члана.

Министар прописује садржину и форму извештаја из става 6. овог члана.

Члан 49.

Управљач инфраструктуре је дужан, да пре отпочињања радова, а најмање 120 дана раније, објави почетак радова на изградњи, реконструкцији и обнови јавне железничке инфраструктуре у дневним листовима или на други уобичајени начин, да би привредно друштво, друго правно лице, односно предузетник који се стара о објектима уграђеним на железничком подручју (цевоводи, водоводи, електричне, телефонске и ваздушне линије, подземни каблови и друге сличне инсталације и уређаји), као и у случају када намерава да те објекте изгради, могао да усклади радове на тим објектима са радовима на изградњи, реконструкцији и обнови железничке инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре и привредно друштво, друго правно лице и предузетник из става 1. овог члана, уређују уговором међусобна права и обавезе у вези са извођењем радова на изградњи, реконструкцији и обнови железничке инфраструктуре и радове на објектима уграђеним или који ће се уградити на железничком подручју.

Обавеза је привредног друштва, другог правног лица, односно предузетника који се стара о објектима уграђеним на железничком подручју (цевоводима, водоводима, електричним, телефонским и ваздушним линијама, подземним кабловима и другим сличним инсталацијама и уређајима) да о свом трошку и у захтеваном року од стране управљача инфраструктуре, исте измести пре почетка радова на реконструкцији и обнови железничке инфраструктуре или их прилагоди потребама извођења радова, а ако то не учини управљач инфраструктуре је овлашћен да наведене радње предузме о трошку тог лица.

Обавеза је лица из става 3. овог члана да пре почетка радова на изградњи јавне железничке инфраструктуре, у року који одреди управљач инфраструктуре, објекте из става 3. овог члана измести или их прилагоди потребама извођења радова, а трошкове измештања наведених објеката, подразумевајући и трошкове градње, односно постављања тих објеката на другој локацији, сноси управљач инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре води евиденцију о уграђеним објектима из става 1. овог члана, по пругама, месту уградње и управљачима тих објеката.

Члан 50.

Ако железничку инфраструктуру треба реконструисати или обновити због изградње другог објекта (јавни пут, рудник, каменолом, акумулационо језеро, аеродром и сл.), део железничке инфраструктуре који се реконструише или обнавља мора бити изграђен са елементима који одговарају категорији те железничке инфраструктуре, без обзира на стварно стање у коме се налазила у моменту реконструкције.

Трошкове реконструкције или обнове железничке инфраструктуре из става 1. овог члана сноси инвеститор објекта због чије изградње се врши реконструкција железничке инфраструктуре, ако се другачије не споразумеју инвеститор и управљач инфраструктуре.

Реконструкција железничке инфраструктуре

Члан 51.

Реконструкцијом железничке инфраструктуре сматрају се и радови на постојећој железничкој инфраструктури или елементима железничке инфраструктуре који могу бити од утицаја на стабилност железничке инфраструктуре, објеката на железничкој инфраструктури, који одступају од

услова под којима је одобрена изградња и радови промене основне карактеристике трасе железничке пруге у појасу њеног основног правца, као и побољшавање параметара елемената железничке инфраструктуре. Реконструкција железничке инфраструктуре врши се на основу одобрења за реконструкцију које издаје министарство надлежно за послове грађевинарства.

Реконструкција железничке инфраструктуре врши се у складу са законом, техничким прописима и стандардима.

Управљач инфраструктуре уписује у јавне књиге, катастар непокретности и катастар водова, све промене на земљишту и објектима јавне железничке инфраструктуре.

Обнова железничке инфраструктуре којом се не мења функција и положај у простору постојећег објекта

Члан 52.

Обнова железничке инфраструктуре којом се не мења функција и положај у простору постојеће железничке инфраструктуре (линијског инфраструктурног објекта) у односу на просторни и/или урбанистички план по коме је исти изграђен, подразумева радове на елементима железничке инфраструктуре којима се унапређује поузданост, ефикасност и безбедност железничког саобраћаја без промене функције и положаја у простору постојећег објекта.

Радови обнове изводе се на постојећем железничком земљишту и унутар регулационих линија јавних железничких пруга.

Радови на обнови железничке инфраструктуре, нарочито су:

1) обнова доњег строја пруге заменом ослабљених делова доњег строја (трупа), проширењем планума, банкина за каналице железничких каблова и осталих елемената доњег строја (трупа) пруге;

2) обнова горњег строја пруге заменом шина, прагова, туцаника и скретница на пружним и станичним колосецима;

3) обнова путничких перона, платформи за путнике и робу, приступних стаза, степеништа и надстрешница и сл;

4) обнова стабилних постројења електричне вуче заменом дотрајалих и технички нефункционалних елемената;

5) обнова енергетских постројења, постројења за рекулацију, постројења за мерење потрошње електричне енергије;

6) обнова сигнално-сигурносних постројења заменом дотрајалих и технички нефункционалних елемената, искључивање и демонтажа делова;

7) обнова телекомуникационих постројења и каблова заменом дотрајалих и технички нефункционалних елемената, постројења и каблова;

8) обнова тунела, замена делова тунелских облога, хидроизолација и одводњавања тунела и слободног профила тунела;

9) обнова и замена делова потпорних и обложних зидова, као и галерија;

10) обнова колосека на мосту, инсталација на мосту и слободног профила за железничка возила на колосеку моста;

11) реконструкција путног прелаза у пружном појасу пруге,

12) обнова зграда свих намена, хала и радионица, њихово прилагођавање основној намени и обнова фасаде према стандардима енергетске ефикасности.

Обнова железничке инфраструктуре којом се не мења функција и положај у простору постојеће железничке инфраструктуре врши се на основу одобрења за извођење радова које издаје министарство надлежно за послове грађевинарства.

Јавни интерес

Члан 53.

Ако је ради изградње и реконструкције, односно модернизације јавне железничке инфраструктуре потребно извршити експропријацију, административни пренос или непотпуну експропријацију, Влада на предлог управљача јавне железничке инфраструктуре, утврђује јавни интерес.

Експропријација

Члан 54.

Непокретности које су потребне за изградњу и реконструкцију, односно модернизацију јавне железничке инфраструктуре експропришу се у корист Републике Србије.

Када је за потребе изградње и реконструкције, односно модернизације јавне железничке инфраструктуре спроведена потпуна експропријација, непокретност на којој ће се изградити или реконструисати, односно модернизовати јавна железничка инфраструктура, постаје експропријацијом власништво Републике Србије.

Када је за потребе изградње и реконструкције, односно модернизације јавне железничке инфраструктуре спроведена непотпуна експропријација, корисник експропријације је управљач јавне железничке инфраструктуре. Корисник непотпуне експропријације за изградњу нежелезничког објекта у пружном појасу је лице које је на основу посебног закона или одлуке надлежног органа, донесене на основу посебног закона, задужено за његово управљање и одржавање и које је склопило уговор о службености пролаза за предметни нежелезнички објекат кроз пружни појас са управљачем јавне железничке инфраструктуре. Управљач инфраструктуре у име Републике Србије, као власника, закључује уговоре којима се успоставља службеност у корист непокретности које су у својини Републике Србије.

Начин и услове спровођења експропријације за потребе изградње и реконструкције, односно модернизацију јавне железничке инфраструктуре, ближе прописује министар надлежан за послове грађевинарства.

Ради изградње и реконструкције, односно модернизацију јавне железничке инфраструктуре, корисник експропријације, односно административног преноса непокретности и непотпуне експропријације непокретности, може бити управљач јавне железничке инфраструктуре, у складу са овим законом.

Правно лице из става 3. овог члана одређује се и за корисника експропријације, административног преноса и непотпуне експропријације непокретности ради изградње и измештања пратећих објеката (као што су телекомуникациони предајници и каблови, електроенергетски водови, регулација водотокова, путна инфраструктура, водоводи, гасоводи и слично) чија је изградња или измештање у вези са изградњом и реконструкцијом јавне железничке инфраструктуре.

Правно лице које је у складу са овим законом одређено за корисника експропријације, за изградњу и реконструкцију, односно модернизацију јавне железничке инфраструктуре, има сва права и обавезе које има корисник експропријације, у складу са прописима којима се уређује експропријација.

Јавни интерес за експропријацију, административни пренос или непотпуну експропријацију непокретности, утврђен овим законом, за изградњу и реконструкцију јавне железничке инфраструктуре, траје до добијања употребне дозволе за ту јавну железничку инфраструктуру.

7. Одржавање јавне железничке инфраструктуре

Члан 55.

Јавна железничка инфраструктура мора да се одржава у стању које обезбеђује безбедан и несметан железнички саобраћај, као и квалитетан и уредан превоз, а у складу са прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и техничким прописима и стандардима.

Одржавање јавне железничке инфраструктуре обухвата редовно одржавање и ванредно одржавање.

Технолошку целину за одржавање чине сви елементи јавне железничке инфраструктуре. Одржавањем се интервенише на појединим елементима који се тиме доводе у стање којим се не умањује технолошка функција пруге и спречава се стварање уских уских грла на прузи.

Управљач инфраструктуре посебним актом одобрава увођење сваке лагане вожње или трајно ограничење брзине у односу на пројектоване параметре пруге, са образложењем разлога смањења брзине саобраћаја и смањења капацитета пруге, уз прописивање техничких мера за њихово санирање, као и планирани рок за укидање лагане вожње, који доставља републичком инспектору за железнички саобраћај.

Члан 56.

Радови на редовном одржавању су нарочито: одржавање и замена елемената горњег строја железничке пруге (скретница, колосека и колосечних веза), истим или другим типом којима се параметри железничке пруге одржавају на пројектованом нивоу; радови на доњем строју железничке пруге (одводњавање и уређење косина); уклањање дрвећа, шикаре и шибља из пружног појаса, замена и обнова истим или другим материјалима пропуста и мостова до 10 m дужине, ако се не мења њихов отвор; замена и допуна елемената сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја и постројења; замена и допуна елемената стабилних постројења електро вуче, као и осталих постројења за трансформацију и пренос електричне енергије за вучу возова; адаптација и поправка зграда железничких службених места и осталих објеката на железничким службеним местима који су у функцији железничког саобраћаја којима се не мења њихова конструкција и спољни изглед; чишћења снега и леда са колосека, постројења и површина на станичним перонима, стајалиштима и др.

Члан 57.

Радови на ванредном одржавању су радови главне оправке који се изводе ради отклањања последица ванредних догађаја (несрећа, поплава, земљотреса и сл.) на елементима постојеће железничке инфраструктуре са циљем поновног успостављања безбедног саобраћаја и постизања пројектованих параметара.

Члан 58.

Ако јавну железничку инфраструктуру треба санирати или адаптирати због изградње другог објекта (јавни пут, рудник, каменолом, акумулационо језеро, аеродром и сл), део јавне железничке инфраструктуре који се санира или адаптира мора бити изграђен са елементима који одговарају категорији те железничке инфраструктуре, без обзира на стварно стање у коме се налазила у моменту санације или адаптације.

Трошкове санирања или адаптирања железничке инфраструктуре из става 1. овог члана сноси инвеститор објекта због чије изградње се врши санирање или адаптирање железничке инфраструктуре, ако се другачије не споразумеју инвеститор и управљач инфраструктуре.

Члан 59.

Одржавање заједничких стубова и заједничких конструкција на мосту изграђеном за јавну железничку инфраструктуру и јавни пут врши управљач железничке инфраструктуре у складу са саобраћајно-техничким прописима и стандардима. О коловозној конструкцији пута стара се управљач путне инфраструктуре, док се о колосеку брине управљач инфраструктуре.

Трошкове одржавања заједничких стубова и конструкције на мосту из става 1. овог члана, носе у једнаким износима управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре.

Управљач путне инфраструктуре заштитном оградом одваја путну од јавне железничке инфраструктуре како на мосту тако и на деоницама путева на којима постоје места са растојањем мањим од 4,5 m мерено од осе колосека.

Управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре дужни су да закључе уговор којим ће прецизно бити дефинисана међусобна права и обавезе о одржавању:

1) заједничких стубова, заједничких конструкција и одржавању и руковању уређајима за управљање саобраћајем - носе у једнаким износима управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре;

2) коловозне конструкције пута на мосту, као и растојања између главне шине и конструкције коловоза - сноси управљач путне инфраструктуре.

Уговор из става 4. овог члана закључује се на неодређено време, уз обавезу управљача железничке инфраструктуре да о промени техничких података годишње обавести управљача путне инфраструктуре.

Члан 60.

Ако на железничкој инфраструктури дође до прекида саобраћаја због елементарних непогода и других несрећа, а управљач инфраструктуре није у стању сам да отклони настале поремећаје и успостави железнички саобраћај у што је могуће краћем року, јединица локалне самоуправе на чијој је територији дошло до прекида железничког саобраћаја пружа помоћ и у сарадњи са управљачем инфраструктуре одређује мере за отклањање поремећаја и успостављање железничког саобраћаја у најкраћем могућем року.

У случају да се за отклањање елементарних непогода и других несрећа из става 1. овог члана, користе услуге физичких и правних лица, техничка средства и материјал, одговарајућа накнада пада на терет управљача инфраструктуре, уз могућност рефундирања трошкова од оснивача.

8. Путни прелази, реконструкција и одржавање путних прелаза

Члан 61.

Размак између два укрштања железничке инфраструктуре и пута не може да буде мањи од 2.000 m, осим у изузетним случајевима које прописује Министар.

Члан 62.

На путном прелазу, железничком инфраструктуром и железничким саобраћајем управља управљач железничке инфраструктуре (управљач инфраструктуре, оператор услужног објекта, власник, односно овлашћени управљач индустријског колосека који чини део железничке инфраструктуре), а путном, уличном и пешачком инфраструктуром и саобраћајем управља управљач путне инфраструктуре, тако што је сваки управљач дужан да створи услове за безбедан прелазак места укрштања на инфраструктури којом управља.

У току извођења радова на путним прелазима, изменом железничког саобраћаја управља управљач железничке инфраструктуре, а изменом друмског саобраћаја управља управљач путне инфраструктуре.

Укрштање железничке инфраструктуре са јавним путевима ван простора за који су донети урбанистички планови у начелу изводи се њиховим свођењем на најнеопходнији број, усмеравањем два или више јавних путева на заједничко место укрштања.

Укрштање железничке инфраструктуре са некатегорисаним путевима изводи се усмеравањем тих путева на најближи јавни пут који се укршта са односном железничком инфраструктуром. Ако то није могуће треба међусобно повезати некатегорисане путеве и извести њихово укрштање са железничком инфраструктуром на заједничком месту.

Управљач железничке инфраструктуре одређује место укрштања у складу са условима за уређење простора и условима за безбедност саобраћаја, у споразуму са управљачем некатегорисаних путева.

Члан 63.

Ако до укрштања железничке инфраструктуре и пута дође по захтеву јединице локалне самоуправе, привредног друштва или другог правног лица или предузетника, трошкове изградње надвожњака, подвожњака, односно путног прелаза, трошкове постављања уређаја и направа и друге трошкове осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, сноси управљач путне инфраструктуре, односно подносилац захтева.

Управљач железничке инфраструктуре, који обуставља превоз, дужан је доставити управљачу пута захтев за уклањање саобраћајних знакова на путу којим се упозоравају учесници у друмском саобраћају на путни прелаз, а железничке елементе путног прелаза и уређаје за затварање саобраћаја на путном прелазу да привремено уклони, док траје време обуставе превоза.

Члан 64.

О отварању нових и укидању постојећих путних прелаза на јавној железничкој инфраструктури одлучује Министар, на захтев управљача путне инфраструктуре или заинтересованог привредног друштва или другог правног лица или предузетника, уз претходно прибављено мишљење управљача железничке инфраструктуре.

Захтев из става 1. овог члана треба да садржи детаљно образложење са саобраћајно-техничком анализом потребе, начина, места и мера за осигурање безбедног саобраћаја, за свако отварање новог и укидање постојећег путног прелаза и мишљење управљача инфраструктуре.

Образложени захтев из става 1. овог члана може поднети и управљач железничке инфраструктуре уз претходно прибављено мишљење управљача путне инфраструктуре.

Управљач путне инфраструктуре дужан је да учини доступним све расположиве податке потребне за израду образложења из става 2. овог члана.

Одлука из става 1. овог члана објављује се у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Члан 65.

Ако се путни прелаз замењује надвожњаком, односно подвожњаком или се укида због усмеравања пута, трошкове измена извршених због тога на железничкој инфраструктури и путу, ако се другачије не споразумеју, сnose:

1) управљач железничке инфраструктуре - ако је та промена условљена претежно потребама железничког саобраћаја;

2) управљач путне инфраструктуре - ако је та промена условљена претежно потребама друмског саобраћаја, а на путу који користи претежно одређено предузеће, друго правно лице или предузетник трошкове измена на железничкој инфраструктури и путу сноси у целости то предузеће, друго правно лице или предузетник.

У случају свих других промена у вези са укрштањем, укључујући прилагођавање и побољшање сигурносних и других уређаја, трошкове измена на железничкој инфраструктури и путу из става 1. овог члана сnose заједнички управљач железничке инфраструктуре, управљач путне инфраструктуре и привредно друштво, друго правно лице или предузетник сразмерно потребама железничког и друмског саобраћаја које су условиле те промене, ако се другачије не споразумеју.

Члан 66.

Ако изградњом путне инфраструктуре дође до њеног укрштања са железничком инфраструктуром у нивоу, трошкове изградње дела пута у зони путног прелаза сноси управљач путне инфраструктуре.

Ако изградњом железничке инфраструктуре дође до њеног укрштања са путном инфраструктуром у нивоу, трошкове изградње дела пута у зони путног прелаза сноси управљач железничке инфраструктуре.

Члан 67.

Управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре дужни су да закључе уговор којим ближе уређују међусобне односе у погледу путних прелаза и у тим оквирима утврђују врсту и обим радова на одржавању коловоза и време извођења тих радова, висину трошкова за осигурање безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, начин плаћања трошкова и уређују друга питања из тих односа.

Уговор из става 1. овог члана закључује се на период од највише десет година уз могућност обнављања, а Анекс уговора из става 1. овог члана мора бити потписан најкасније до 31. децембра текуће године за наредну годину.

Ако управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре не закључе уговор из става 1. овог члана у року из става 2.

овог члана, управљач железничке инфраструктуре може, у циљу одржавања путног прелаза у стању којим се осигурава безбедно одвијање саобраћаја, утврдити да је неопходно извођење одређених радова на одржавању коловоза на путном прелазу и спровести извођење тих радова о трошку управљача путне инфраструктуре.

Управљач путне инфраструктуре дужан је да плати управљачу железничке инфраструктуре трошкове из става 4. овог члана у року од 30 дана од дана пријема обавештења о висини трошкова.

Члан 68.

Управљач железничке инфраструктуре, као и управљач путева дужни су да на путном прелазу спроведу мере за безбедан и несметан саобраћај и да путне прелазе одржавају у стању којим се обезбеђује безбедно и несметано одвијање саобраћаја, у складу са законима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и безбедност саобраћаја на путевима.

Трошкове одржавања путног прелаза и трошкове осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу сnose:

1) управљач железничке инфраструктуре за трошкове одржавања колосека и осталих делова железничке инфраструктуре на путном прелазу, сигналних уређаја и знакова који упозоравају железничке раднике у возу на путни прелаз, железничких телефонских веза са путним прелазима;

2) управљач путне инфраструктуре за трошкове одржавања коловоза на путном прелазу и саобраћајних знакова на путевима који упозоравају учеснике у друмском саобраћају на путни прелаз;

3) управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре заједно, на равне делове, за трошкове одржавања уређаја за давање знакова којима се учесницима у друмском саобраћају најављује приближавање воза путном прелазу и уређаја за затварање саобраћаја на путном прелазу, као и за трошкове руковања уређајима за затварање саобраћаја на путном прелазу и друге непосредне трошкове за осигурање безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу.

Управљач железничке инфраструктуре сноси у целини трошкове за управљање уређајима на путном прелазу у станичном подручју, односно од улазног сигнала са једне стране до улазног сигнала са друге стране службеног места.

Ако некатегорисани пут користи претежно одређено предузеће, друго правно лице или предузетник, трошкове одржавања коловоза и осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу из става 2. тач. 2) и 3) овог члана сноси у целини то предузеће, друго правно лице или предузетник.

У случају спора из става 4. овог члана претежног корисника одређује надлежни орган јединице локалне самоуправе, а ако има више корисника са приближно једнаким уделом, они сnose једнак део трошкова.

Код категорисаних путева управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре поступају у складу са одредбама става 2. тач. 2) и 3) овог члана.

Члан 69.

О одржавању дела путног прелаза, као и о осигурању безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, стара се управљач железничке инфраструктуре с тим да се коловоз на путном прелазу мора одржавати тако да се преко њега може вршити безбедан и несметан друмски саобраћај.

Остале делове пута са обе стране путног правца, укључујући зону потребне прегледности ван ширине путног прелаза, одржава управљач путне инфраструктуре на начин који омогућава безбедан и несметан железнички саобраћај.

Зону прегледности у ширини путног прелаза одржава управљач железничке инфраструктуре.

Члан 70.

Одредбе чл. 61 - 69. овог закона сходно се примењују и на путне прелазе на индустријској железници и индустријским колосецима за сопствене потребе, као и на колосецима смештених унутар железничких радионица за поправку, депоа или гаража за локомотиве, а посебно у погледу права и обавеза привредног друштва или другог правног лица који управља индустријском железницом, као и власника, односно корисника индустријског колосека за сопствене потребе.

9. Заштита железничке инфраструктуре

Члан 71.

У инфраструктурном појасу, осим у зони пружног појаса, изузетно се могу градити објекти који нису у функцији железничког саобраћаја и трамвајски и тролејбуски контактни водови и постројења, а на основу испуњених услова и сагласности коју подносиоцу захтева издаје управљач инфраструктуре, као поверено јавно овлашћење, у форми решења, и ако је изградња тих објеката предвиђена урбанистичким планом јединице локалне самоуправе која прописује њихову заштиту. Прописане мере заштите тих објеката спроводи инвеститор објекта о свом трошку.

У пружном и инфраструктурном појасу могу се постављати надземни и подземни електронергетски водови, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водови, канализације и цевоводи и други водови и слични објекти и постројења на основу испуњених услова и издате сагласности управљача инфраструктуре, која се издаје у форми решења.

Управљач инфраструктуре закључује уговор о праву службености пролаза на неодређено време, а висина накнаде се утврђује посебним законом.

Уговор о праву службености пролаза закључује се између управљача инфраструктуре и управљача комуналне инфраструктуре у случајевима изградње, реконструкције, адаптације и санације комуналне инфраструктуре.

Уговор о праву службености пролаза закључује се између управљача инфраструктуре и управљача индустријске железнице и индустријског колосека у случајевима изградње и реконструкције инфраструктуре индустријске железнице и индустријског колосека.

У железничком подручју у зони грађевинских објеката као што су железнички мостови, вијадукти и тунели на удаљености не мањој од 8 m од спољне ивице носача моста, спољне ивице портала тунела могу се изузетно градити и објекти који нису у функцији железничког саобраћаја, а испод доње ивице конструкције моста и вијадука могућа је изградња објеката не ближе од 3 m, мерено од ивице конструкције, а на основу испуњених услова и сагласности управљача инфраструктуре, која се издаје у форми решења.

У заштитном пружном појасу, на удаљености 50 m од осе крајњег колосека, или другој удаљености у складу са посебним прописом, не могу се градити објекти као што су рудници, каменоломи у којима се користе

експлозивна средства, индустрија хемијских и експлозивних производа, постројења и други слични објекти.

Против решења о одбијању захтева за издавање сагласности из ст. 1, 2 и 6. овог члана инвеститор објекта може да поднесе жалбу Министарству.

Министар ближе прописује услове и начин за прибављање сагласности управљача инфраструктуре, садржину техничке документације и активности које инвеститор комуналне инфраструктуре (водовод, канализација, гасовод, каблови и сл.) треба да изврши током прибављања сагласности управљача инфраструктуре, изградње и експлоатације кроз пружни појас.

Радње угрожавања железничког саобраћаја

Члан 72.

У пружном појасу забрањено је вршење радњи којима се угрожава железнички саобраћај, а нарочито:

1) свако оштећивање, уништавање, уклањање или одузимање елемената или делова елемената железничке инфраструктуре из члана 4. став 1. тач. 2) - 9) овог закона, без обзира на количину и вредност оштећених, уништених уклоњених или одузетих елемената инфраструктуре;

2) наношење штете железничким возним средствима;

3) неовлашћено отварање врата и отвора на теретним колима и товарним јединицама у току превоза;

4) уклањање средстава која обезбеђују товарне јединице које се превозе железницом од самопокретања;

5) бацање или стављање било каквог предмета на железничку пругу;

6) бацање било каквог предмета на железничка возна средства или возила која се превозе возом.

У договору са надлежним државним органима, управљач инфраструктуре предузима адекватне мере у оквиру својих надлежности у циљу обезбеђивања и заштите железничке инфраструктуре и обезбеђивања одвијања железничког саобраћаја.

Члан 73.

У инфраструктурном појасу забрањено је свако одлагање отпада, смећа као и изливање отпадних вода.

У инфраструктурном појасу не може се садити високо дрвеће које својом висином може угрозити железничку инфраструктуру, односно безбедност железничког саобраћаја, постављати знакови, извори јаке светлости или било који предмети и справе које бојом, обликом или светлошћу смањују видљивост железничких сигнала или које могу довести у забуну раднике у вези значења сигналних знакова или на други начин угрозити безбедност железничког саобраћаја.

Управљач инфраструктуре овлашћен је да од власника, односно држаоца захтева хитно отклањање неправилности из ст. 1. и 2. овог члана и о томе одмах обавештава Министарство, односно републичког инспектора за железнички саобраћај ради предузимања законом прописаних мера.

Члан 74.

Привредна друштва, правна лица и предузетници који врше пошумљавање голети и уређење бујица у заштитном пружном појасу и

управљач инфраструктуре споразумно утврђују учешће у трошковима пошумљавања голети и уређења бујица и вододерина, имајући у виду значај и обим ових радова за заштиту железничке инфраструктуре.

Члан 75.

На местима где железница пролази кроз шуму или поред шуме, односно земљишта засађеног пољопривредним културама које су лако запаљиве, управљач инфраструктуре је дужан да предузме прописане мере за заштиту од пожара на железничком подручју пруга, а железнички превозник мере заштите од пожара од железничких возила.

Корисници, односно сопственици шума и земљишта из става 1. овог члана, дужни су да у појасу ширине 10 m у шумама уредно уклањају дрвеће, растиње и лишће, а у појасу ширине 5 m на другом земљишту благовремено уклањају сазреле пољопривредне културе и по потреби предузимају друге мере заштите од пожара.

Ширина појаса из става 2. овог члана рачуна се од спољне ивице пружног појаса.

10. Градска железница

Члан 76.

Градска железница, односно лаки шински системи, метро и сл. уређују се актима јединица локалних самоуправа на којима саобраћају.

11. Индустијска железница и индустријски колосек

Члан 77.

Одредбе овог закона којима се уређује изградња, реконструкција, одржавање и заштита железничке инфраструктуре сходно се примењују и на индустријску железницу и индустријске колосеке за сопствене потребе.

Индустријска железница може бити прикључена на железничку инфраструктуру управљача инфраструктуре.

Привредно друштво, друго правно лице или предузетник може имати индустријски колосек прикључен на железничку инфраструктуру управљача инфраструктуре, као и индустријске колосеке, постројења, уређаје и објекте на тим колосецима, железничка возна средства и друга средства изграђена по посебним техничким нормативима и стандардима.

Прикључење индустријских железница из става 2. овог члана и индустријских колосека из става 3. овог члана, одржавање одвојних скретница и поступак усаглашавања предмера радова уређују уговором управљач инфраструктуре и привредно друштво, друго правно лице или предузетник који је власник, односно корисник индустријске железнице, односно индустријског колосека.

Одржавање одвојних скретница врши управљач инфраструктуре, а трошкове одржавања сноси власник, односно корисник индустријске железнице, односно индустријског колосека.

Управљач инфраструктуре утврђује висину трошкова за одржавање одвојних скретница у складу са уговором из става 4. овог члана.

Код изградње новог, реконструкције и доградње постојећег индустријског колосека, власник индустријског колосека и управљач инфраструктуре уговором о конституисању права службености пролаза дефинишу услове за извођење радова.

Власник, односно корисник индустријског колосека, дужан је да донесе акт којим се утврђује начин за организовање и регулисање маневарског рада, одржавање и заштиту индустријског колосека, лице одговорно за спровођење акта, одржавање железничких возних средстава и других средстава која се користе на индустријском колосеку, по претходно прибављеној сагласности Дирекције.

Власник, односно корисник индустријске железнице дужан је да донесе акт о условима и начину обављања превоза на индустријској железници и којим одређује лице одговорно за спровођење акта, по претходно прибављеној сагласности Дирекције.

Измене и допуне акта из ст. 8. и 9. овог члана доносе се по претходно прибављеној сагласности Дирекције, а морају се доставити Дирекцији на сагласност најкасније 15 дана од дана настанка промењених околности у односу на важећи акт.

Дирекција прописује садржину акта из ст. 8. и 9. овог члана.

12. Концесија и јавно-приватно партнерство

Члан 78.

Концесија и јавно-приватно партнерство могу се давати за изградњу, реконструкцију и управљање железничком инфраструктуром, у складу са прописима којима се уређују управни уговори, јавно-приватно партнерство и концесија.

IV. ПРЕВОЗ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

1. Општи услови за обављање превоза на јавној железничкој инфраструктури

Члан 79.

Јавни превоз путника и робе на јавној железничкој инфраструктури обавља железнички превозник који има лиценцу и сертификат о безбедности за превоз, издате од Дирекције, односно надлежног органа друге државе на основу потврђеног међународног уговора, и уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре.

Железнички превозник за сопствене потребе може обављати превоз на јавној железничкој инфраструктури ако има лиценцу за превоз за сопствене потребе и испуњава прописане услове за безбедност саобраћаја предвиђене законом који се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Управљач инфраструктуре може саобраћати на јавној железничкој инфраструктуре за потребе обављања његове делатности ако има одобрење које издаје Дирекција и испуњава услове прописане законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају, а који се односе на превоз за сопствене потребе.

Одобрење из става 3. овог члана Дирекција издаје на захтев управљача инфраструктуре који пружи доказ да испуњава услове који се односе на стручност и покриће за грађанску одговорност.

На услове из става 3. овог члана сходно се примењују одредбе члана 81. овог закона које се односе на привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе.

На издавање, суспензију и одузимање одобрења из става 3. овог члана сходно се примењују одредбе чл. 82 - 85. овог закона.

Пословање железничких превозника у складу са комерцијалним начелима

Члан 80.

Железнички превозници који пружају услуге превоза робе и путника послују према тржишним принципима и управљају активностима које су под одговорношћу њихових управних органа, у интересу пружања ефикасних и одговарајућих услуга по најнижим трошковима за квалитет услуге који се тражи.

Железничким превозницима из става 1. овог члана се управља у складу са начелима која важе за комерцијална предузећа, без обзира на њихову власничку структуру, укључујући и извршавање обавезе јавног превоза коју је установио надлежни орган у складу са овим законом.

Железнички превозници из става 1. овог члана доносе планове пословања, укључујући програме инвестирања и финансирања. Наведени планови се припремају тако да се оствари финансијска равнотежа предузећа и технички, комерцијални, финансијски и други циљеви управљања, уз навођење начина за остваривање тих циљева.

2. Лиценцирање железничких превозника

Члан 81.

Лиценца се издаје подносиоцу захтева, привредном друштву или другом правном лицу чија је регистрована претежна делатност пружање услуга железничког превоза робе и/или путника, као и привредном друштву или другом правном лицу које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе, основаном у Републици Србији, који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом.

Услов који се односи на добар углед подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако:

1) подносилац захтева за издавање лиценце и лица овлашћена за управљање нису правоснажно осуђивани за тешка кривична дела, кривична дела против привреде и привредне преступе;

2) подносилац захтева за издавање лиценце и лица овлашћена за управљање нису осуђивани за кажњива дела утврђена прописима у области железничког транспорта, радних односа, безбедности и здравља на раду, као и царинским прописима, ако подносилац захтева тражи да обавља прекогранични превоз робе, који подлеже царинским процедурама;

3) над подносиоцем захтева за издавање лиценце није покренут поступак стечаја или ликвидације.

Услов који се односи на добар углед подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако над подносиоцем захтева за издавање лиценце није покренут поступак стечаја или ликвидације.

Услов који се односи на финансијску способност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је подносилац захтева финансијски способан да испуњава своје постојеће и потенцијалне обавезе, које су реално процењене, за период од 12 месеци.

Ради утврђивања испуњености услова у погледу финансијске способности, подносилац захтева из става 4. овог члана доставља Дирекцији уз захтев информације и доказе о:

- 1) расположивим средствима, укључујући износ средстава на банковном рачуну, резервисана средства за прекорачења и зајмове;
- 2) новчаним средствима и основним средствима који су доступни као јемство;
- 3) обртним средствима;
- 4) релевантним трошковима, укључујући трошкове набавке возила, земљишта, објеката, инсталација и возног парка;
- 5) трошковима активе подносиоца захтева;
- 6) плаћању пореза и доприноса за обавезно социјално осигурање (у даљем тексту: доприноса).

Услов из става 4. овог члана не сматра се испуњеним ако подносилац захтева нередовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.

Услов који се односи на финансијску способност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако редовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.

Услов који се односи на стручност подносилац захтева испуњава ако има или ће у тренутку када буде започео са радом имати успостављену унутрашњу организацију и руководство које поседује одговарајуће знање и искуство неопходно да на безбедан и поуздан начин обавља оперативну контролу и надзор над обављањем делатности које су наведене у лиценци.

Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју одговорност у случају удеса, посебно када се ради о путницима, пртљагу, роби, поштанским пошиљкама или трећим лицима.

Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју одговорност у случају удеса, посебно када се ради о трећим лицима.

Приликом оцене о испуњености услова из ст. 9. и 10. овог члана могу се узети у обзир специфични детаљи и степен ризика различитих врста превоза, нарочито превозе за сврхе културе или баштине.

Не може се захтевати да покриће из ст. 9. и 10. овог члана произведе дејство пре него што подносилац захтева започне обављање превоза.

Подносилац захтева из става 1. овог члана дужан је да у захтеву назначи планирани дан отпочињања вршења превоза робе и/или путника, односно превоза за сопствене потребе, који мора бити у периоду до шест

месеци од дана подношења захтева. Подносилац захтева који ће обављати превоз само са вучом дужан је да то изричито наведе у захтеву.

Дирекција издаје лиценцу:

- 1) за превоз робе и/или путника;
- 2) за превоз за сопствене потребе.

Лиценцу издаје Дирекција у форми решења и на обрасцу лиценце.

За сваку издату лиценцу Дирекција сачињава документ који садржи информације о издатој лиценци.

Образац лиценце из става 15. овог члана и садржину и форму документа из става 16. овог члана прописује Дирекција.

Дирекција ближе уређује начин доказивања испуњености услова за издавање лиценце, посебно износ минималног покрића из ст. 9. и 10. овог члана и минималне износе и износе релевантне за утврђивање испуњавања услова из става 4. овог члана.

Члан 82.

Лиценцу је Дирекција дужна да изда ако су испуњени услови из члана 81. став 1. овог закона, у року од 30 дана од дана подношења захтева.

Лиценца се издаје на неодређено време, док железнички превозник испуњава услове утврђене овим законом и непреносива је.

Издавање лиценце није условљено поседовањем сертификата о безбедности за превоз, које издаје Дирекција у складу са законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Решење о одбијању издавања лиценце коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

О издатим лиценцама Дирекција води евиденцију.

Члан 83.

Дирекција проверава сваких 12 месеци да ли железнички превозник, испуњава услове из члана 81. став 1. овог закона.

Ако постоји озбиљна сумња да железнички превозник испуњава услове из члана 81. став 1. овог закона, Дирекција може у свако доба да провери да ли железнички превозник и даље испуњава услове за издавање лиценце.

Ако се приликом провере из ст. 1. и 2. овог члана утврди да неки од услова из члана 81. став 1. овог закона није испуњен, Дирекција ће решењем суспендовати или одузети лиценцу.

У случају када је лиценца суспендована или одузета због неиспуњавања услова који се односи на финансијску способност из члана 81. став 4. овог закона, Дирекција може издати привремену лиценцу, до реорганизације железничког превозника под условом да безбедност није угрожена. Привремена лиценца се издаје на период који не може бити дужи од шест месеци од дана издавања.

Ако железнички превозник не обавља превоз у периоду од шест месеци непрекидно или када не отпочне са обављањем превоза у периоду од шест месеци од дана издавања лиценце, Дирекција може решењем одузети лиценцу или је суспендовати док се не стекну услови да се настави обављање превоза за који је издата лиценца.

Подносилац захтева за издавање лиценце може тражити да се одреди дужи рок за отпочињање обављања превоза, узимајући у обзир посебну природу услуга које ће пружати.

Ималац лиценце је дужан да обавести Дирекцију о извршеним статусним променама, промени правне форме или реорганизацији у року од 30 дана од дана настале промене. Дирекција може решењем одлучити да је то лице дужно да поново поднесе захтев за добијање лиценце.

Лице из става 7. овог члана може наставити са обављањем превоза, осим ако Дирекција не оцени да је безбедност у железничком саобраћају угрожена, у ком случају му Дирекција решењем одузима лиценцу.

Ако је услед статусних промена, промене правне форме или реорганизације железнички превозник брисан из регистра привредних субјеката, или је на други начин престао да постоји, лиценца престаје да важи по сили закона.

У случају када ималац лиценце намерава да значајно измени или прошири делатност, дужан је да достави Дирекцији захтев за проверу испуњености услова из члана 81. овог закона.

Дирекција решењем одузима лиценцу железничком превознику против кога је покренут стечајни или поступак ликвидације, осим ако железнички превозник у разумном временском периоду достави доказе о задовољавајућем финансијском реструктурирању.

Дирекција решењем суспендује лиценцу ако је истекао период покрића за грађанску одговорност.

Уз решење донето на основу овог члана Дирекција ће сачинити нови документ са ажурираним информацијама о издатој лиценци.

Решење Дирекције из овог члана је коначно у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Ималац лиценце дужан је да Дирекцији, на њен захтев, достави податке о испуњености услова за издавање лиценце, као и да без одлагања обавести Дирекцију о свим променама које настану у вези са тим условима.

Садржину лиценце, начин провере испуњености прописаних услова и обавезе превозника у погледу достављања документације за потребе периодичне провере финансијског пословања и испуњености других услова, ближе уређује Дирекција.

Члан 84.

За издавање лиценце плаћа се такса и приход је буџета Републике Србије.

Висина таксе из става 1. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Члан 85.

Железнички превозник, коме је суспендована или одузета лиценца, не може обављати превоз путника и робе у железничком саобраћају, као ни превоз за сопствене потребе, осим у случају из члана 83. став 8. овог закона.

3. Пружање услуга превоза путника

Члан 86.

Јавни превоз путника који се обавља по објављеном реду вожње, може бити:

- 1) градски превоз - на територији јединице локалне самоуправе;
- 2) приградски превоз - на ширем подручју јединице локалне самоуправе ако га чине устаљени дневни токови путника;
- 3) регионални превоз - на подручју једног региона, односно територији аутономне покрајине;
- 4) даљински превоз - између две јединице локалне самоуправе на дужим растојањима;
- 5) међународни превоз - између две или више држава.

Члан 87.

Улазак и излазак путника врши се на железничким станицама и другим службеним местима који су унети у ред вожње воза, а улазак и излазак лица у превозу за сопствене потребе врши се на местима која су за то одређена.

Члан 88.

У вучном возилу воза којим се обавља превоз морају се, за све време превоза, налазити документа прописана законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.

У вучном возилу воза којим се обавља јавни превоз робе, мора се за све време превоза, налазити и товарни лист или испис електронског товарног листа, односно други документ који садржи све податке као и товарни лист.

У вучном возилу воза којим се обавља превоз за сопствене потребе, мора се за све време превоза, налазити и:

- 1) списак радника и других лица оверен од стране имаоца железничких возних средстава или други доказ о праву тих радника и лица на превоз;
- 2) документ из кога се може утврдити власник и врста робе које се превозе.

Члан 89.

У обављању превоза за сопствене потребе железнички превозник за сопствене потребе може да врши железнички превоз који је у функцији обављања делатности за коју је регистрован.

Члан 90.

У ванредним ситуацијама Влада може одредити мере којима се обезбеђује функционисање железничког саобраћаја у насталим околностима и којих је дужан да се придржава железнички превозник и управљач инфраструктуре.

V. ПРАВА ПУТНИКА

Лична безбедност путника

Члан 91.

У договору са надлежним државним органима железнички превозници, управљач инфраструктуре и управљачи станица предузимају адекватне мере у оквиру својих надлежности и прилагођавају их прописаном нивоу

обезбеђивања да би обезбедили личну безбедност путника на железничким станицама и у возу као и управљање ризиком.

Они сарађују и размењују информације о најбољим праксама у погледу превенције активности, за које се очекује да могу угрозити ниво безбедности.

Недопуштеноост одрицања и прописивања ограничења

Члан 92.

Обавезе према путницима прописане овим законом не могу се ограничити нити је могуће одрећи их се, нарочито одступањем или рестриктивном клаузулом у уговору о превозу.

Железнички превозници путницима могу понудити повољније услове превоза у односу на права утврђена овим законом.

Стандарди квалитета услуга

Члан 93.

Железнички превозници утврђују стандарде квалитета услуга превоза путника и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга.

Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата:

- 1) информације и карте;
- 2) тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у пружању услуга;
- 3) укидање услуга;
- 4) чистоћу возних средстава (квалитет ваздуха у вагонима, хигијена санитарних просторија у вагонима, итд.);
- 5) анкету о задовољству корисника;
- 6) поступање по притужбама;
- 7) пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

Железнички превозници прате свој учинак у погледу стандарда квалитета услуга и сваке године на својој интернет страници објављују извештај о учинку у погледу квалитета услуга.

Обавеза пружања информација о прекиду услуге

Члан 94.

Железнички превозници или, када је применљиво, надлежни органи одговорни за уговор о обавези јавног превоза морају објавити одговарајућим средствима, а пре саме примене, одлуке о прекиду услуга.

Информације о путовању

Члан 95.

Железнички превозници и продавци карата који нуде уговоре о превозу путника у име једног или више железничких превозника пружају путницима, према захтеву, најмање информацију о путовању, пре и у току путовања у регионалном, даљинском и међународном превозу, за које железнички превозник нуди уговор о превозу:

- 1) пре путовања:

- (1) општи услови уговора,
 - (2) ред вожње и услови најбржег путовања,
 - (3) ред вожње и услови најјефтинијих цена карата,
 - (4) приступачност, услови приступа и постојање просторија у возу намењених особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу,
 - (5) приступачност и услови приступа за бицикл,
 - (6) расположивост седишта у вагонима, првој и другој класи као и кушет-колима и спаваћим колима,
 - (7) активности које могу довести до ометања или кашњења услуге,
 - (8) расположивост услуга у возу,
 - (9) процедуре за подношење захтева за повраћај изгубљеног пртљага,
 - (10) процедуре за подношење притужби;
- 2) током путовања:
- (1) услуге у возу,
 - (2) следећа станица,
 - (3) кашњења,
 - (4) главне везне услуге,
 - (5) питања безбедности и сигурности.

Продавци карата који нуде уговоре о превозу за свој рачун, и организатори путовања, пружају ове информације када год је то могуће.

Информације из става 1. овог члана пружају се у најприкладнијем облику. Нарочита пажња се посвећује у овом смислу потребама особа са слушним односно визуелним оштећењима.

Ради пружања информација и издавања карата железнички превозник и продавац карата морају користити КСИРЖП, успостављен у складу са техничким спецификацијама које се утврђују у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система.

Кашњење у смислу овог члана је временска разлика између времена предвиђеног доласка путника у складу са објављеним редом вожње и времена њиховог стварног или очекиваног доласка.

Расположивост карата

Члан 96.

Железнички превозници издају, где је могуће, карте, јединствене карте и резервације путницима на најмање од наведених начина продаје:

- 1) на благајнама за продају карата или продајним аутоматима;
- 2) телефоном, преко интернета или неке друге широко доступне информационе технологије;
- 3) у возу.

Без утицаја на ст. 3. и 4. овог члана, железнички превозници издају карте за пружање услуга у складу са уговором о обавези јавног превоза на најмање један од наведених начина продаје:

- 1) на благајнама за продају карата или продајним аутоматима;
- 2) у возу.

Железнички превозници морају понудити могућност куповине карата за њихове услуге у возу, осим када је ово ограничено или онемогућено из разлога безбедности или политике борбе против злоупотребе или обавезног поседовања резервације или оправданих пословних разлога.

Када на станици поласка не постоји благајна за продају карата или продајни аутомат, путници на станици морају бити обавештени о:

- 1) могућности за куповину карата телефоном или преко Интернета или у возу, као и о процедурама за такву куповину;
- 2) најближој железничкој станици или месту на којем постоји благајна за продају карата односно продајни аутомат.

Превоз бицикала возом

Члан 97.

Железнички превозници омогућавају путницима да у воз за превоз путника унесу бицикл, када је прикладно, за одређену новчану накнаду, ако се њима једноставно рукује, ако ово не утиче неповољно на конкретну железничку услугу, и ако то дозвољавају железничка возна средства.

Оспоравање одговорности

Члан 98.

Железнички превозник и у ситуацији када оспори своју одговорност за физичку повреду путника, дужан је да учини разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица.

Право на превоз

Члан 99.

Железнички превозници и управљачи станица, уз активно учешће репрезентативних организација особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу утврђују или уводе недискриминативна правила приступа у сврху превоза особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу.

Резервације и карте се продају особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу без додатних трошкова.

Железнички превозник, продавац карата или организатор путовања не могу одбити прихватање резервације, или издавање карте, особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу, или захтевати да ова особа буде у пратњи друге особе, све док то није неопходно у складу са правилима приступа из става 1. овог члана.

Информације особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу

Члан 100.

По захтеву, железнички превозник, продавац карата или организатор путовања пружају особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима у складу са правилима приступа из члана 99. став 1. овог закона и информишу особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу о расположивом простору у возу.

Рекламације

Члан 101.

Железнички превозници морају успоставити механизам за деловање по основу рекламација у вези са правима путника прописаних овим законом. Железнички превозници су дужни да на својој интернет страници и на други одговарајући начин учине путницима широко доступне контакт информације и радни језик у вези са подношењем рекламација.

Железнички превозник је дужан да у року од 30 дана достави образложен одговор или, у оправданим случајевима, да информише путника до ког датума у периоду до три месеца од дана пријема рекламације путник може очекивати одговор.

Железнички превозник објављује на својој интернет страници годишњу информацију о броју и категорији примљених рекламација у вези са правима путника прописаним овим законом.

Информисање путника о њиховим правима

Члан 102.

При продаји карата за путовање железницом, осим у градском и приградском саобраћају, железнички превозници, управљачи станица и организатори путовања информишу путнике о њиховим правима из чл. 93 - 101. овог закона, као и о контакт информацијама Дирекције.

Право на подношење притужбе

Члан 103.

Путници који сматрају да им је ускраћено право утврђено чл. 93 - 102. овог закона могу поднети притужбу Дирекцији.

VI. КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ

Члан 104.

Комбиновани транспорт, у смислу овог закона, обухвата превоз товарне јединице (контејнер или измењиви транспортни суд) или друмског возила код кога се већи део превозног пута обавља железницом, а почетни и завршни део превозног пута друмским транспортом на што је могуће краћим растојањима.

Члан 105.

Комбиновани транспорт може бити:

- 1) комбиновани транспорт са пратњом који се односи на транспорт друмског возила железницом са пратњом возача;
- 2) комбиновани транспорт без пратње који се односи на транспорт друмског возила или товарне јединице железницом без пратње возача.

Члан 106.

Товарне јединице или друмска возила натоварени на железничка возна средства, која прекорачују прописане димензије могу се превозити под условима које утврђује управљач инфраструктуре.

Члан 107.

Да би се комбиновани транспорт одвијао потребно је да товарне јединице, друмска возила и железничка возна средства која учествују у комбинованом транспорту испуњавају техничке и технолошке услове и стандарде прописане за ту врсту транспорта.

Товарне јединице које се транспортују на железничким возним средствима морају бити на одређени начин означена.

Железничка возна средства која транспортују товарне јединице морају бити специјализована за комбиновани транспорт и на одређени начин означена.

Железничка инфраструктура на којој се одвија комбиновани транспорт мора испуњавати посебне техничко-технолошке услове и на одређени начин бити означена.

Министар прописује врсте, начин означавања и ближе техничке услове које морају да испуне товарне јединице, железничка возна средства и железничка инфраструктура у обављању комбинованог транспорта.

Члан 108.

Влада ближе уређује одвијање комбинованог транспорта до и од терминала за комбиновани транспорт који се налази на железничкој мрежи и одређује документе које друмски превозник треба да поседује у обављању тог вида транспорта.

Члан 109.

У циљу унапређења комбинованог транспорта, Влада ближе уређује државну помоћ и стимулативне мере, у складу са прописима који уређују ову област.

VII. ПРЕВОЗ ОД ОПШТЕГ ИНТЕРЕСА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

Члан 110.

Превоз од општег интереса у железничком саобраћају је градски, приградски, регионални и даљински превоз путника.

Члан 111.

Влада, надлежни орган аутономне покрајине, односно надлежни орган јединице локалне самоуправе (у даљем тексту: надлежни орган), може, у циљу обезбеђивања превоза од општег интереса, утврдити железничком превознику обавезу јавног превоза.

Критеријуми за утврђивање обавезе јавног превоза су:

- 1) постојање општег интереса;
- 2) доступност других врста превоза;
- 3) трошкови замене превоза у железничком саобраћају другим видом превоза;
- 4) квалитативне и квантитативне могућности железничког превозника.

Члан 112.

Права, обавезе и одговорности железничког превозника и надлежног органа у вези са обавезом јавног превоза уређују се управним уговором о обавези јавног превоза, у складу са овим законом и законом којим се уређују управни уговори.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, обавезе јавног превоза које за циљ имају одређивање максималних тарифа за све путнике или за одређене категорије путника такође могу бити уређене општим правилима.

Надлежни орган пружа железничком превознику надокнаду за обавезу јавног превоза у износу нето финансијског резултата, позитивног или негативног, за настале трошкове и остварене приходе у складу са тарифним обавезама установљеним општим правилима на начин који онемогућује исплату превисоке надокнаде за обавезу јавног превоза. Надлежни орган задржава право да обавезе јавног превоза за које су одређене максималне тарифе укључи у уговоре о тим обавезама.

Надокнаде за обавезе јавног превоза по закљученим уговорима о обавези јавног превоза или са општим правилима, морају се обрачунавати у складу са правилима о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза које прописује Влада.

Члан 113.

Уговор о обавези јавног превоза и општа правила садрже нарочито одредбе којима се:

1) јасно утврђују обавезе железничког превозника које се односе на обавезу јавног превоза, као и релације на која се та обавеза односи;

2) утврђују параметри на основу којих се израчунава износ надокнаде за обавезу јавног превоза, као и природа и обим евентуално додељених искључивих права, на начин који онемогућује исплату превисоке надокнаде за обавезу јавног превоза, односно тако да се онемогући да износ те надокнаде премаши износ потребан да се покрију нето финансијски резултати учињених трошкова и остварених прихода вршењем обавезе јавног превоза, узимајући у обзир део прихода који задржава железнички превозник и примерену добит;

3) уређује подела трошкова везаних за обавезу јавног превоза. Ови трошкови посебно могу укључивати трошкове за особље, енергију, цене приступа и цене услуга из члана 15. овог закона, одржавање и поправку возних средстава и инсталације неопходне за обавезу јавног превоза, фиксне трошкове и одговарајући повраћај капитала;

4) уређује подела прихода од продаје карата, односно који приход железнички превозник може задржати, исплатити га надлежном органу, или се може поделити између њих;

5) одређује трајање уговора о обавези јавног превоза;

6) утврђују захтеви квалитета укључујући обезбеђивање приступачног прелаза за путнике са инвалидитетом, ако надлежни орган, у складу са законом, захтева од железничког превозника да поштује одређене захтеве квалитета;

7) утврђује ниво квалитета услуге коју обезбеђује железнички превозник (континуитет, редовитост, поузданост, капацитети, приступачност за путнике са инвалидитетом, минимални стандарди квалитета извршења обавезе јавног превоза - информисање, расположивост и издавање возних карата и сл.);

8) утврђују показатељи за оцену квалитета уговорене обавезе јавног превоза, са обрасцима табела које попуњава железнички превозник и доставља надлежном органу;

9) утврђује обавеза железничког превозника да извештава надлежни орган о реализацији уговорних обавеза, укључујући начин и динамику извештавања, уз прописане обрасце извештаја које железнички превозник доставља надлежном органу;

10) утврђују последице неизвршавања или неуредног извршавања уговорних обавеза;

11) утврђује поступак измене уговора.

Искључиво право у смислу овог члана је право којим се железнички превозник овлашћује да пружа одређене услуге јавног превоза путника железницом на одређеној траси воза или мрежи или на одређеном подручју, уз искључивање свих других железничких превозника.

Члан 114.

Уговор о обавези јавног превоза може се доделити:

- 1) на основу одлуке надлежног органа о непосредном додељивању уговора о обавези јавног превоза;
- 2) на основу јавног конкурса, отвореног за све железничке превознике.

У случају доделе уговора из става 1. тачка 1) овог члана, уговор о обавези јавног превоза не може трајати дуже од десет година, а у случају доделе уговора из става 1. тачка 2) овог члана, уговор о обавези јавног превоза не може трајати дуже од 15 година.

Изузетно од става 2. овог члана, трајање уговора о обавези јавног превоза, имајући у виду услове амортизације средстава, по потреби се може продужити за највише половину трајања уговора из става 2. овог члана, ако железнички превозник обезбеђује средства која чине значајан део укупних средстава потребних за извршење обавезе јавног превоза обухваћених уговором о обавези јавног превоза и повезана су првенствено са услугама превоза путника које су обухваћене уговором о обавези јавног превоза.

Ако је то оправдано амортизацијом капитала у вези са изузетним инвестицијама у железничку инфраструктуру и возна средства и ако је уговор додељен у конкурентском тендерском поступку, уговор о јавном превозу може трајати и дуже.

Поступак и начин доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса

Члан 115.

Јавни конкурс за доделу уговора о обавези јавног превоза спроводи надлежни орган из члана 111. овог закона уз поштовање начела транспарентности и недискриминације.

Надлежни орган је обавезан да чува поверљивост свих техничких, економских, финансијских и других података из достављене понуде.

Ако није другачије предвиђено законом или судском одлуком или конкурсном документацијом, ниједна страна у преговорима не може трећем лицу открити техничке, ценовне или друге елементе у вези са разговорима, комуникацијом или преговорима без сагласности друге стране.

На тајност документације у поступцима доделе уговора о обавези јавног превоза примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке.

Надлежни органи су дужни да најкасније годину дана пре објављивања позива за подношење понуда или годину дана пре непосредне доделе, у „Службеном гласнику Републике Србије” буду објављене најмање следеће информације:

- 1) назив и адреса надлежног органа;
- 2) предвиђени начин додељивања;
- 3) услуге и подручја која могу бити обухваћена доделом.

Надлежни органи могу одлучити да ове информације не објаве ако се уговор о обавези јавног превоза односи на пружање услуга јавног превоза путника у обиму до 50.000 km.

Ако после објављивања дође до измене информација, надлежни орган ће без одлагања објавити исправку. Таква исправка не доводи у питање утврђени дан директне доделе или позива за учешће на тендеру.

Надлежни органи могу захтевати да изабрани оператер јавног превоза особљу које је претходно било ангажовано на пружању услуга додели сва права која би им била на располагању да је дошло до промене послодавца у смислу закона којим се уређује област рада. Ако надлежни органи од оператора јавног превоза захтевају да поштује одређене социјалне стандарде, ти стандарди ће бити садржани у конкурсној документацији и у уговорима о обавези јавног превоза, као и списак особља на које се такви захтеви односе, уз транспарентан приказ свих детаља који се тичу њихових уговорних права и услова под којима се сматра да су запослени повезани са услугама.

Ако надлежни органи захтевају од оператора јавног превоза да поштује одређене стандарде квалитета, ови стандарди се укључују у конкурсну документацију и у уговоре о обавези јавног превоза.

Конкурсна документација и уговори о обавези јавног превоза на транспарентан начин утврђују да ли и у ком обиму постоји могућност закључења подуговора. У случају подуговорања, оператор којем је у складу са овим законом поверено вршење услуга јавног превоза путника дужан је да сам пружа већи део тих услуга. Уговор о обавези јавног превоза утврђује услове подуговарања у складу са законом којим се уређују јавне набавке.

На поступак и начин доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса, у делу који није уређен овим законом, сходно се примењују одредбе закона којим се уређују јавне набавке.

Члан 116.

Надлежни орган једном годишње објављује на својој интернет страници извештај о утврђеним обавезама јавног превоза, изабраним железничким превозницима и исплатама надокнада за обавезу јавног превоза и искључивим правима додељеним изабраним железничким превозницима на име те надокнаде.

Овај извештај омогућује праћење и оцењивање успешности, квалитета и финансирања обавезе јавног превоза и, ако је то примерено, пружа информације о природи и обиму додељених искључивих права.

У случају директне доделе уговора о обавези јавног превоза, надлежни орган ће објавити следеће информације у року од једне године од доделе: име уговарача, његову власничку структуру и, ако је потребно, име једног или више лица која врше контролу; трајање уговора о јавним услугама; опис услуга превоза које се пружају; опис параметара финансијске надокнаде за обавезу јавног превоза; циљни квалитет, као што су тачност и поузданост и предвиђене награде и казнене мере; услове који се односе на неопходна средства.

На захтев заинтересованих лица, надлежни орган доставља информацију о разлозима на којима се заснива одлука о непосредној додели уговора о јавном превозу.

Члан 117.

Средства за надокнаду обавезе јавног превоза из члана 111. овог закона превозницима обезбеђују се у буџету Републике Србије, у буџету аутономне покрајине, односно у буџету јединице локалне самоуправе.

У случају закључивања вишегодишњег уговора о обавези јавног превоза, по усвајању закона којим се утврђује буџет Републике Србије, односно одлуке којом се утврђује буџет аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе закључује се анекс тог уговора, којим се опредељује обим средстава на годишњем нивоу за надокнаду обавезе јавног превоза за сваку буџетску годину.

За средства из става 1. овог члана железнички превозник дужан је да води посебну рачуноводствену евиденцију.

VIII. ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ

1. Статус и послови Дирекције

Члан 118.

Дирекција, као посебна организација, обавља послове државне управе у области железнице утврђене овим законом, као и законима којима се уређују безбедност у железничком саобраћају, интероперабилност железничког система и жичаре за превоз лица.

Седиште Дирекције је у Београду.

Дирекција има статус правног лица.

Директор Дирекције

Члан 119.

За директора Дирекције поставља се лице које је независно од било којих интереса на тржишту који се односе на сектор железнице и нема никаквог интереса у пословним односима са било којим од предузећа или субјеката који су предмет регулисања.

За директора Дирекције не може се поставити лице које је у претходној години имало непосредну или посредну везу са предузећима или телима која су предмет регулисања.

Директор Дирекције најмање две године по разрешењу са дужности не може бити ангажован по било ком основу на стручним или управљачким пословима у предузећима или телима која су предмет регулисања.

Надлежности Дирекције

Члан 120.

Дирекција обавља послове:

- 1) у области регулисања тржишта железничких услуга;
- 2) у области лиценцирања железничких превозника;
- 3) у области права путника;
- 4) у области безбедности у железничком саобраћају и интероперабилности железничког система;
- 5) у области жичара;
- 6) остваривања међународне сарадње у оквиру своје надлежности;

7) обавља и друге послове у складу са овим законом и законима којима се уређују области безбедности у железничком саобраћају, интероперабилности железничког система и жичара за превоз лица.

Надлежност Дирекције у области регулисања тржишта железничких услуга

Члан 121.

Дирекција одлучује по Захтевима које могу поднети подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту, који сматрају да су неправедно третирани, дискриминисани или на било који други начин оштећени, а нарочито против одлука које је донео управљач инфраструктуре или, тамо где је одговарајуће, железнички превозник или оператор услужног објекта, а који се тичу:

- 1) Изјаве о мрежи у нацрту и крајњем облику;
- 2) критеријума које оне садрже;
- 3) поступка доделе и резултата тог поступка;
- 4) система обрачуна и наплате цена;
- 5) висине и/или структуре цена приступа које је у обавези, или може бити у обавези да плати;
- 6) Информације о услужном објекту;
- 7) примене одредаба члана 13. овог закона, а посебно приступа и наплате услуга.

Захтев из става 1. овог члана Дирекцији могу поднети и железнички превозници које су ангажовали подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре који нису железнички превозници.

Захтев из става 1. тач. 1), 2), 4) 5) и 6) овог члана Дирекцији могу поднети и потенцијални подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту.

Захтев који се односи на поступак доделе и резултат тог поступка може се поднети у току поступка доделе, а најкаснију у року од 30 дана од дана његовог окончања.

Захтев који се односи на обрачун висине и/или структуру обрачунате цене може поднети железнички превозник који је закључио уговор са управљачем инфраструктуре или оператором услужног објекта у року од 30 дана од дана сазнања да је оштећен поступањем управљача инфраструктуре или оператора услужног објекта, а најкасније у року од три месеца од дана када је конкретан обрачун извршен.

Одлучивање по Захтеву из става 1. овог члана представља одлучивање у управној ствари у складу са законом којим се уређује општи управни поступак.

Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за заштиту конкуренције, Дирекција је овлашћена да прати стање конкуренције на тржишту железничких услуга а нарочито, контролише поступања управљача инфраструктуре, железничког превозника и оператора услужног објекта у смислу става 1. овог члана на сопствену иницијативу и са циљем спречавања дискриминације према подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре. Дирекција нарочито, проверава да ли Изјава о мрежи садржи

дискриминаторне одредбе или ствара дискрециона овлашћења управљача инфраструктуре којима би се могли дискриминисати подносиоци захтева.

Дирекција се стара о томе да цене које утврди управљач инфраструктуре буду у складу са овим законом и да су недискриминаторске. Преговори између подносиоца захтева и управљача инфраструктуре у погледу висине цена приступа се дозвољавају само ако се воде под надзором Дирекције. Дирекција интервенише ако оцени да се преговори не одвијају сагласно одредбама овог закона.

Дирекција може давати необавезујућа мишљења о нацртима планова пословања, уговора између надлежних органа и управљача инфраструктуре о условима и начину финансирања управљања железничком инфраструктуром из члана 21. овог закона и плановима за побољшање капацитета из члана 42. овог закона, како би указала посебно да ли су ови акти усклађени са ситуацијом на тржиштима железничких услуга.

Дирекција редовно, а у сваком случају најмање на сваке две године, консултује представнике корисника услуга железничког превоза робе и путника, како би се узели у обзир њихови ставови о железничком тржишту.

Дирекција разматра све притужбе у смислу овог члана и, по потреби, захтева релевантне информације и покреће консултације са свим релевантним странама, у року од 30 дана од пријема притужбе. Дирекција одлучује о свим притужбама, предузима мере за исправку стања и обавештава релевантне стране о решењу донетом у року од највише шест недеља од пријема свих релевантних информација. Не доводећи у питање право тела за заштиту конкуренције, Дирекција, по потреби, одлучује на сопствену иницијативу о одговарајућим мерама за исправку дискриминације подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре, поремећаја тржишта и свих осталих нежељених дешавања на овим тржиштима, нарочито у смислу става 1. овог члана.

Дирекција је овлашћена да спроводи ревизије или покреће екстерну ревизију над управљачем инфраструктуре, операторима услужних објеката и, по потреби, железничким превозницима, како би се утврдила усклађеност са одредбама за раздвајање рачуна утврђеним чланом 3. овог закона. У том смислу, Дирекција има право да захтева све релевантне информације. Нарочито, Дирекција је овлашћена да захтева од управљача инфраструктуре, оператора услужних објеката и свих привредних друштава или других субјеката који врше или интегришу различите врсте железничког транспорта или управљања инфраструктуром у складу са чл. 3. и 13. овог закона да доставе одговарајуће рачуноводствене информације.

Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за питања државне помоћи, Дирекција може, ако на основу примљених финансијских извештаја установи да постоји могућност повреде одредаба закона којим се уређује државна помоћ, да о томе обавести надлежне органе.

Дирекција сарађује са телом надлежним за заштиту конкуренције, даје стручна мишљења и обавља друге послове утврђене овим законом.

Дирекција објављује донета решења из ст. 1. и 11. овог члана на својој интернет страници.

Дирекција припрема годишњи извештај о обављању послова у области регулисања тржишта железничких услуга у претходној години и доставља га Влади најкасније до краја јуна текуће године. Извештај се објављује на интернет страници Дирекције.

**Надлежност Дирекције у области лиценцирања железничких
превозника****Члан 122.**

Дирекција спроводи поступак лиценцирања железничких превозника из чл. 81 - 84. овог закона.

Надлежност Дирекције у области права путника**Члан 123.**

Дирекција прима и разматра притужбе путника који сматрају да им је ускраћено право утврђено овим законом и даје мишљења и препоруке у конкретним случајевима.

У поступку по притужби из става 1. овог члана или по службеној дужности, Дирекција може решењем утврдити мере за отклањање утврђене повреде у складу са овим законом и рок за спровођење утврђених мера.

**Надлежност Дирекције у области безбедности у железничком
саобраћају и интероперабилност железничког система****Члан 124.**

Дирекција обавља следеће послове:

1) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њима;

2) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја;

3) вођење регистара прописаних законом којим се уређује безбедности у железничком саобраћају и законом којим се уређује интероперабилност железничког система;

4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система;

5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система;

6) издавање дозвола за коришћење железничких возила;

7) доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја;

8) друге послове утврђене законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује интероперабилност железничког система.

Дирекција, као орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају:

1) обавља послове из своје надлежности на отворен, недискриминаторски и транспарентан начин, омогућава свим странкама да искажу свој став и наводи разлоге за своје одлуке;

2) одмах одговара на молбе и захтеве и тражи достављање додатних информација без одлагања и доноси одлуке у року од четири месеца од достављања свих тражених информација;

3) при обављању послова у сваком тренутку може да затражи техничку помоћ управљача инфраструктуре и железничких превозника или других квалификованих тела;

4) у процесу израде националног регулаторног оквира, консултује се са свим укљученим лицима и заинтересованим странама, укључујући у то управљаче инфраструктуре, железничке превознике, произвођаче, пружаоце услуга одржавања, кориснике и представнике запослених;

5) спроводи надзоре и провере потребне за извршење својих послова и има право да изврши увид у све релевантне документе, као и у објекте, инсталације и опрему управљача инфраструктуре, железничких превозника и других привредних субјеката којима Дирекција издаје исправе прописане законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Овлашћена лица Дирекције која обављају послове из става 2. тачка 5) овог члана дужна су да имају службену легитимацију, чији образац прописује Дирекција.

Надлежност Дирекције у области жичара за превоз лица

Члан 125.

Дирекција у области жичара за превоз лица обавља следеће послове:

1) вођење евиденције жичара, специфичних вучних инсталација и свих субјеката одређених законом којим се уређују жичаре за превоз лица који утичу на безбедност рада жичара;

2) издавање одобрења за рад жичара;

3) издавање одобрења за рад специфичних вучних инсталација;

4) друге послове утврђене законом којим се уређују жичаре за превоз лица.

Члан 126.

Рачуноводствене информације које се на захтев достављају Дирекцији су:

1. Одвајање рачуна:

1) одвојени биланси успеха и биланси стања за активности пружања услуга превоза робе, путника и активности управљања инфраструктуром;

2) детаљне информације о појединачним изворима и коришћењу јавних средстава и других видова компензација на транспарентан и детаљан начин, укључујући детаљан преглед новчаних токова предузећа како би се утврдило на који начин се користе ова јавна средства и други видови компензација;

3) категорије трошкова и добити како би се омогућило утврђивање да ли се јавља унакрсно субвенционисање између ових различитих активности, у складу са захтевима Дирекције;

4) методологија која се користи за расподелу трошкова између различитих активности;

5) ако је регулисано предузеће део групе, сви детаљи о плаћањима између предузећа.

2. Праћење цена приступа:

1) различите категорије трошкова, нарочито такве да дају довољно информација о маргиналним/директним трошковима различитих услуга или група услуга како би се омогућио надзор цена приступа;

2) довољно информација како би се омогућило праћење појединачних цена које се плаћају за услуге (или групе услуга); ако то захтева Дирекција, ове информације садрже податке о обимима појединачних услуга, ценама за појединачне услуге и укупним приходима од појединачних услуга које плаћају интерни и екстерни корисници;

3) трошкови и приходи за појединачне услуге (или групе услуга) исказани на начин који у свом захтеву одреди Дирекција, како би се уочиле могуће повреде конкуренције, о чему Дирекција обавештава тело надлежно за заштиту конкуренције.

3. Показатељи о финансијском учинку:

1) изјава о финансијском учинку;

2) збирна изјава о трошковима;

3) изјава о трошковима одржавања;

4) изјава о оперативним трошковима;

5) изјава о приходима;

6) додатне напомене којима се проширују и разјашњавају изјаве, ако је потребно.

Члан 127.

Поступак код Дирекције покреће се Захтевом или по службеној дужности у складу са овим законом.

За Захтев из става 1. овог члана плаћа се такса за захтев којим се покреће поступак код органа у складу са законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција је овлашћена {да решењем наложи управљачу инфраструктуре, оператору услужног објекта, железничким превозницима, подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре и трећим лицима која су у вези са железничким сектором да јој достави податке који су јој потребни ради вршења њених надлежности утврђених овим законом.

Тражене информације се достављају у разумном року који својим решењем одређује Дирекција и који не прелази 30 дана, осим ако, под изузетним околностима, Дирекција пристане и одобри временски ограничено продужење које не прелази додатне две недеље.

Ако Дирекција у вршењу својих надлежности у складу са овим законом установи постојање дискриминације или могућност дискриминације према подносиоцима и потенцијалним подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре и железничким превозницима или другу повреду одредаба овог закона у оквиру њене надлежности, решењем ће утврдити меру за отклањање утврђене повреде у складу са овим законом.

Када се ради о поступку по Захтеву подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре који се односи на одлуку управљача инфраструктуре којом се одбија његов захтев за доделу капацитета инфраструктуре или против утврђених услова понуде капацитета инфраструктуре, Дирекција може решењем утврдити или да нема основа за

измену одлуке управљача инфраструктуре или наложити управљачу инфраструктуре да измени своју одлуку у складу са упутствима Дирекције.

Дирекција спроводи извршење решења Дирекције у складу са законом којим се уређује општи управни поступак.

Дирекција је овлашћена да поднесе захтев за покретање прекршајног поступка у оквиру њене надлежности.

Члан 128.

Против решења Дирекције жалба није дозвољена, а против њега се може поднети тужба Управном суду у року од 30 дана од дана достављања решења.

2. Финансирање Дирекције

Члан 129.

Средства за рад Дирекције обезбеђују се:

- 1) из буџета Републике Србије;
- 2) из других извора у складу са законом.

V. НАДЗОР

Члан 130.

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 железничком саобраћају и интероперабилност железничког система врши Министарство.

Инспекцијски надзор врши Министарство преко републичког инспектора за железнички саобраћај (у даљем тексту: Инспектор), у складу са овим законом и законом којим се уређује инспекцијски надзор.

Поверава се аутономној покрајини на њеној територији вршење послова инспекцијског надзора над применом овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона, као и закона, других прописа и општих аката којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система.

Члан 131.

Инспектор не може да израђује или учествује у изради техничке документације и техничкој контроли техничке документације за објекте који су предмет инспекцијског надзора и да врши стручни надзор над изградњом, односно извођењем радова на објектима који су предмет инспекцијског надзора.

Члан 132.

У вршењу инспекцијског надзора Инспектор има право и дужност да проверава:

- 1) радове на изградњи, реконструкцији и одржавању железничке инфраструктуре;
- 2) техничку документацију за изградњу, реконструкцију и одржавање железничке инфраструктуре;
- 3) испуњеност услова прописаних за лица која врше послове пројектовања, унутрашње и техничке контроле техничке документације, руковођења извођењем радова и вршења стручног надзора;

4) стање железничке инфраструктуре, правилно одржавање железничке инфраструктуре, стање и одржавање железничких возних средстава по прописаним саобраћајно техничким условима и прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају, у циљу обезбеђења железничке инфраструктуре и железничких возних средстава за безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја, као и да ли се о железничким возилима води прописана евиденција;

5) регулисање и управљање саобраћајем по прописаним саобраћајно техничким условима и прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система, у циљу безбедног и несметаног одвијања железничког саобраћаја;

6) испуњеност услова за управљање железничком инфраструктуром;

7) испуњеност услова за превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају;

8) обављање превоза путника, лица и робе у железничком саобраћају на начин и под условима прописаним овим законом и прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система;

9) да ли се правилно и редовно извршава утврђени и објављени ред вожње у железничком саобраћају;

10) да ли се железнички саобраћај врши на начин и под условима утврђеним законом, другим прописима и општим актима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система и да ли се спроводе мере које се односе на безбедност у железничком саобраћају;

11) да ли је железнички превозник, привредно друштво, друго правно лице или предузетник организовао унутрашњи надзор над безбедним одвијањем железничког саобраћаја и да ли се та контрола редовно и ефикасно врши, као и да ли остварује ефикасну заштиту људи, имовине и животне средине у области железничког саобраћаја на прописан начин у складу са законом, другим прописима и општим актима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система;

12) да ли се у саобраћају на железничкој инфраструктури правилно примењују прописи о поседу возова и вучних возила железничким радницима и да ли ти радници испуњавају услове у погледу стручне спреме и обучености или здравствене способности за обављање послова и задатака, као и да ли се правилно примењују прописи о укупном радном времену, укупном трајању смене и управљања вучним возилом воза, одморима и о распореду у сменама возног и станичног особља, као и особља у другим службеним местима;

13) да ли се правилно спроводе прописане мере за обезбеђење саобраћаја на путним прелазима и на местима укрштања железничких пруга;

14) да ли се правилно спроводи прописани унутрашњи ред у железничком саобраћају;

15) спровођење прописаних мера техничке и физичке заштите железничке инфраструктуре које су од посебног значаја за безбедно одвијање и функционисање железничког саобраћаја и мера заштите од одроњавања, бујица и других елементарних непогода, као и мера за обезбеђење железничког саобраћаја у зимском периоду;

16) да ли се примењују прописи којима се уређују пружни, инфраструктурни и заштитни пружни појас;

Поред права и дужности из става 1. овог члана, у вршењу инспекцијског надзора Инспектор има право и дужност да изврши проверу да ли се правилно спроводе мере безбедности прописане законима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система.

Члан 133.

У вршењу инспекцијског надзора Инспектор је овлашћен да:

1) забрани, односно обустави извршење радова који се изводе противно закону и другим прописима, техничким нормативима и стандардима приликом извођења радова и употребе материјала при изградњи, реконструкцији и одржавању железничке инфраструктуре, противно условима безбедног одвијања железничког саобраћаја на железничкој инфраструктури или противно прописаним мерама за заштиту железничке инфраструктуре, као и при одржавању железничких возних средстава;

2) нареди привремено искључење из саобраћаја железничких возних средстава и железничке инфраструктуре који не одговарају прописаним техничким и другим условима, ако постоји опасност да би се њиховом употребом, односно даљим коришћењем у саобраћају угрозила безбедност у железничком саобраћају;

3) нареди отклањање недостатака на железничкој инфраструктури и железничким возним средстава којима се угрожава или може бити угрожена безбедност у железничком саобраћају, и по потреби одреди начин и мере за отклањање утврђених недостатака;

4) нареди рушење и уклањање зграда, постројења, уређаја, других објеката и материјала изграђених, односно постављених у пружном појасу противно одредбама овог закона;

5) нареди привремену забрану железничког саобраћаја на новоизграђеној или реконструисаној железничкој инфраструктури, као и привремену забрану употребе новоизграђеног или реконструисаног возила, ако претходно није извршен технички преглед и донето решење којим се дозвољава њихова употреба;

6) нареди да се у управљању и регулисању железничког саобраћаја отклоне неправилности којима се угрожава или може бити угрожено безбедно одвијање железничког саобраћаја и по потреби одреди начин и мере за отклањање неправилности у управљању и регулисању железничког саобраћаја;

7) нареди да се привремено обуставе радови који се изводе на железничком подручју или у непосредној близини железничке инфраструктуре, ако постоји опасност да се тим радовима угрози безбедно одвијање железничког саобраћаја;

8) нареди обуставу радова који се обављају на железничком подручју или у пружном појасу или у заштитном пружном појасу, ако се они изводе без грађевинске дозволе и о томе одмах обавести надлежни орган за издавање грађевинске дозволе;

9) забрани управљање железничком инфраструктуром ако нису испуњени услови прописани овим законом;

10) забрани коришћење железничке инфраструктуре ако нису испуњени услови за превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају;

11) нареди рушење железничке инфраструктуре или њеног дела, за које није издато одобрење за изградњу, односно реконструкцију;

12) нареди изградњу коловозног застора на земљаном путу који се укршта са железничком инфраструктуром у истом нивоу, у зони путног прелаза;

13) нареди отклањање недостатака који се односе на одржавање железничке инфраструктуре, односно железничких возних средстава и организовање и регулисање железничког саобраћаја, и по потреби одреди начин и мере за отклањање утврђених недостатака;

14) забрани превоз путника, лица и робе који се обавља противно одредбама овог закона;

15) забрани извршење наређења која су противна одредбама закона, других прописа и општих аката којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система;

16) забрани обављање послова и задатака возном, односно станичном особљу, које не испуњава прописане услове у погледу стручне спреме и обучености или психичке и физичке способности за вршење својих послова и задатака, односно лицу које нема прописану дозволу за управљање вучним возилом, односно за регулисање железничког саобраћаја на железничкој инфраструктури;

17) забрани возном, односно станичном особљу обављање послова и задатака, ако установи да постоји опасност да ће даљим вршењем и регулисањем железничког саобраћаја угрозити безбедност у железничком саобраћају (замор, алкохол, рад дужи од прописаног и сл.);

18) привремено удаљи или захтева удаљење железничког радника или одговорног лица са послова и задатака, ако установи да су угрожени безбедност у железничком саобраћају;

19) привремено удаљи железничког радника у случајевима прописаним законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система.

О утврђеним неправилностима и наложеним мерама Инспектор извештава Дирекцију и може предложити одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно индустријском железницом, лиценце за превоз и сертификата о безбедности за превоз.

Члан 134.

Инспектор, у вршењу инспекцијског надзора носи службено одело и службену легитимацију.

Изглед и коришћење службеног одела Инспектора прописује Министар.

Члан 135.

Привредно друштво, друго правно лице, предузетник или физичко лице над којим се врши инспекцијски надзор, дужан је да Инспектору омогући неометано вршење инспекцијског надзора и да без одлагања омогући увид у захтевану документацију и податке, као и несметан приступ објектима, средствима или особљу.

Лица из става 1. овог члана дужна су да изврше наложене инспекцијске мере.

Члан 136.

Ако је Инспектор, приликом вршења инспекцијског надзора, издао усмено наређење или изрекао усмену забрану, решење о том наређењу или забрани доставиће у року од три дана од дана издавања усменог наређења, односно изрицања усмене забране, управљачу инфраструктуре, железничком превознику, привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику и физичком лицу на које се то решење односи.

Члан 137.

Надзирани субјект у области железничког саобраћаја дужан је да доставља Инспектору извештаје о извршеном унутрашњем надзору железничког саобраћаја, а нарочито: о стању железничких пруга и железничких возила; о свакој озбиљној несрећи; о радовима који се изводе на прузи или у близини железничких пруга, постројења или објеката на прузи и о другим подацима и предузетим мерама који су од значаја за безбедност у железничком саобраћају.

Члан 138.

Против решења инспектора може се изјавити жалба у року од 15 дана од дана доставе писаног решења.

Жалба одлаже извршење решења.

Изузетно од одредаба става 2. овог члана, жалба не одлаже извршење решења када је неопходно предузимање хитних мера ради спречавања или отклањања опасности по живот или здравље људи, имовину, права и интересе запослених и радно ангажованих лица, привреду, животну средину, биљни или животињски свет, јавне приходе, несметан рад органа и организација, комунални ред или безбедност, што се посебно образлаже у решењу.

VI. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ**1. Кривично дело****Оштећење железничке инфраструктуре****Члан 139.**

Ко оштети, уништи, уклони или одузме елемент или део елемента железничке инфраструктуре из члана 4. став 1. тач. 2) - 9) овог закона, без обзира на количину и вредност оштећених, уништених или одузетих елемената или делова елемената железничке инфраструктуре, казниће се затвором од три месеца до пет година.

Ако је услед дела из става 1. овог члана наступила тешка телесна повреда неког лица или имовинска штета великих размера, учинилац ће се казнити затвором од једне до осам година.

Ако је услед дела из става 1. овог члана наступила смрт једног или више лица, учинилац ће се казнити затвором од две до 12 година.

2. Прекршаји**Члан 140.**

Новчаном казном од 500.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице:

1) ако није рачуноводствено раздвојено управљање јавном железничком инфраструктуром од делатности превоза путника и робе (члан 3. став 4);

2) ако нису рачуноводствено раздвојене делатности пружања услуга превоза путника и услуга теретног превоза (члан 3. став 5);

3) ако је члан органа управљања управљача инфраструктуре или члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга истовремено и члан органа управљања њиховог контролног привредног друштва у смислу члана 6. став 7. овог закона;

4) ако је члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга, односно члан органа управљања његовог контролног друштва истовремено члан органа управљања управљача инфраструктуре у смислу члана 6. став 8. овог закона;

5) ако управља железничком инфраструктуром, а нема сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, издат од Дирекције (члан 6. став 9);

6) ако не обезбеди безбедно и несметано организовање, регулисање и управљање железничким саобраћајем, несметан приступ и коришћење железничке инфраструктуре и приступ услужним објектима који су му поверени на управљање и услугама које он пружа у тим објектима свим заинтересованим подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре, под равноправним, недискриминаторским и транспарентним условима, као и трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту железничке инфраструктуре (члану 10. став 1);

7) ако се не стара о заштити животне средине и енергетској ефикасности у складу са законом и другим прописима (члан 10. став 2);

8) ако не поступи у складу са чланом 11. став 2. овог закона;

9) ако донесе одлуку о обустављању коришћења дела јавне железничке инфраструктуре без сагласности Владе (члан 11. став 3);

10) ако за све услужне објекте из члана 15. став 2. овог закона оператор услужног објекта и привредни субјекат у чијем је саставу не воде одвојене рачуне, укључујући одвојене билансе стања и билансе успеха (члан 13. став 4);

11) ако објави Изјаву о мрежи без претходно обављених консултација са заинтересованим странама на начин утврђен у члану 17. став 1. овог закона;

12) ако не достави информације о ценама приступа услужном објекту и за пружање услуга, као и информације о техничким условима приступа ради укључивања у Изјаву о мрежи, или не укаже на веб сајт на којем се те информације објављују у електронском облику бесплатно (члан 17. став 3. тачка б);

13) ако не објави Изјаву о мрежи у року утврђеном чланом 17. став 6. овог закона;

14) ако не објави Информацију о услужном објекту из члана 18. став 1. овог закона;

15) ако не донесу и објаве заједничку Информацију о услужном објекту из члана 18. став 2);

16) ако не закључи уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре у року из члана 19. став 4. овог закона;

17) ако не достави Дирекцији на мишљење утврђену висину цена и висину цена приступа услужним објектима и, када је могуће, висину цена за пружање основних, додатних и пратећих услуга (члан 20. став 5);

- 18) ако тргује инфраструктурним капацитетом (члан 28. став 3);
- 19) ако не учини доступном основне информације о сваком закљученом оквирном споразуму на начин утврђен чланом 33. став 11. овог закона;
- 20) ако не изради нацрт реда вожње у складу са чланом 34. став 5. овог закона;
- 21) ако управљач инфраструктуре не објави ред вожње, односно измене и допуне реда вожње за јавни превоз путника на начин прописан чланом 34. став 10. овог закона;
- 22) ако после неуспешне координације без одлагања не прогласи трасу воза која је предмет координације загушеном (члан 38. став 1);
- 23) ако не решава по ad hoc захтевима у најкраћем могућем року, а најдуже у року од пет радних дана од дана пријема захтева (члан 39. став 2);
- 24) ако не заврши анализу капацитета у року од шест месеци од када је утврђено да је инфраструктура загушена (члан 41. став 3);
- 25) ако у року не изради план побољшања капацитета (члан 42. став 1);
- 26) ако без одлагања не обавести заинтересоване стране о капацитету инфраструктуре који није на располагању због непланираних радова на одржавању (члан 44. став 3);
- 27) ако не састави план за поступање у непредвиђеним ситуацијама, са списком тела која треба да обавести у случају озбиљних несрећа или озбиљних поремећаја у саобраћању возова (члан 45. став 1);
- 28) ако не изради годишњи Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја са пројекцијом за наредне четири године (члан 48. став 3);
- 29) ако не објави на својој интернет страни предлог Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја, не консултује подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре и друге заинтересоване стране у поступку доношења програма и не омогући им рок од најмање 15 дана за достављање сугестија и предлога у вези програма (члан 48. став 4);
- 30) ако железничку инфраструктуру не реконструише са елементима из члана 50. став 1. овог закона;
- 31) ако железничку инфраструктуру не одржава у стању које осигурава безбедан и несметан железнички саобраћај, као и квалитетан и уредан превоз (члан 55. став 1);
- 32) ако не врши одржавање заједничких стубова и заједничких конструкција на мосту изграђеном за јавну железничку инфраструктуру и јавни пут, односно ако се не стара о коловозној конструкцији пута или о колосеку у складу са чланом 59. став 1. овог закона;
- 33) ако на путном прелазу не спроведу прописане мере за безбедан и несметан саобраћај и путне прелазе не одржавају у стању којим се обезбеђује безбедно и несметано одвијање саобраћаја (члан 68. став 1);
- 34) ако гради објекте као што су рудници, каменоломи у којима се користе експлозивна средства, индустрија хемијских и експлозивних производа, постројења и други слични објекти супротно одредби члана 71. став 7. овог закона;

35) ако изврши радњу из члана 72. став 1. тач. 2) - 6) овог закона;

36) ако одлаже отпад, смеће или излива отпадне воде у инфраструктурном појасу (члан 73. став 1);

37) ако сади високо дрвеће које својом висином може угрозити железничку инфраструктуру, односно безбедност железничког саобраћаја, поставља знакове, изворе јаке светлости или било које предмете и справе које бојом, обликом или светлошћу смањују видљивост железничких сигнала или које могу довести у забуну раднике у вези значења сигналних знакова или на други начин угрозити безбедност железничког саобраћаја (члан 73. став 2);

38) ако не предузме прописане мере за заштиту од пожара на железничком подручју пруга, односно мере заштите од пожара од железничких возила (члан 75. став 1);

39) ако у појасу ширине 10 m у шумама не уклањају уредно дрвеће, растиње и лишће, а у појасу ширине 5 m на другом земљишту не уклањају благовремено сазреле пољопривредне културе и не предузимају по потреби друге мере заштите од пожара (члан 75. став 2);

40) ако не донесе, односно не измени акт, уз претходно прибављену сагласност Дирекције, у складу са чланом 77. ст. 8, 9. и 10. овог закона;

41) ако обавља превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају на железничкој инфраструктури, а нема лиценцу или сертификат о безбедности за превоз издате од Дирекције, односно од надлежног органа друге државе на основу потврђеног међународног уговора или уговор о коришћењу железничке инфраструктуре (члан 79. став 1);

42) ако обавља саобраћај без одобрења из члана 79. став 3. овог закона;

43) ако не обавести Дирекцију о извршеним статусним променама, промени правне форме или реорганизацији у року из члана 83. став 7. овог закона;

44) ако не достави Дирекцији захтев за проверу испуњености услова (члан 83. став 10);

45) ако у вучном возилу воза којим се обавља превоз нема докумената прописаних у члану 88. овог закона;

46) ако обавља превоз за сопствене потребе супротно члану 89. овог закона;

47) ако не означи на одређени начин товарне јединице које се транспортују на железничким возним средствима (члан 107. став 2);

48) ако железничка возна средства која транспортују товарне јединице нису специјализована за комбиновани транспорт или нису на одређени начин означена (члан 107. став 3);

49) ако железничка инфраструктура на којој се одвија комбиновани транспорт не испуњава посебне техничко-технолошке услове или није на одређени начин означена (члан 107. став 4);

50) ако не поступи по налогу Дирекције (члан 127. став 3);

51) ако не поступи у складу са решењем Дирекције (члан 127. ст. 5. и 6);

52) ако не поступи по налогу Инспектора (члан 135. став 2).

За прекршај из става 1. овог члана казниће се одговорно лице привредног друштва или другог правног лица новчаном казном од 30.000 до 100.000 динара.

Новчаном казном од 200.000 до 500.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 30.000 до 100.000 динара казниће се физичко лице за прекршај из става 1. тач. 35) и 36) овог члана.

Члан 141.

Новчаном казном од 300.000 до 1.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице:

1) ако примени измењене цене које су објављене у Изјави о мрежи пре рока из члана 20. став 8. овог закона;

2) ако пре отпочињања радова, а најмање 120 дана раније, не објави почетак радова на изградњи, реконструкцији и обнови железничке инфраструктуре у дневним листовима или на други уобичајени начин (члан 49. став 1);

3) ако Инспектору не доставља посебна акта из члана 55. став 4. овог закона;

4) ако не утврди стандарде квалитета услуга превоза путника и не спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга (члан 93. став 1)

5) ако не објави одговарајућим средствима одлуку о прекиду давања услуга (члан 94);

6) ако нуди уговоре о превозу путника у име једног или више железничких превозника, а није на захтев путника пружила најмање информацију из члана 95. овог закона;

7) ако не пружи путнику обавештење из члана 96. став 4. овог закона;

8) ако не омогући путнику да унесе бицикл у воз, под условима из члана 97. овог закона;

9) ако не учини разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица (члан 98);

10) ако особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу наплати резервацију или карту уз додатни трошак (члан 99. став 2);

11) ако одбије прихватање резервације или издавање карте особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу, или захтева да ова особа буде у пратњи друге особе, све док то није неопходно у складу са правилима приступа из члана 99. став 1. овог закона (члан 99. став 3);

12) ако не пружи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима у складу са правилима приступа из члана 99. став 1. и не информише особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу о расположивом простору у возу (члан 100);

13) ако не успостави механизам за деловање по основу рекламација у вези са правима путника прописаних овим законом (члан 101. став 1);

14) ако у року од 30 дана не достави путнику образложен одговор или, у оправданим случајевима, не информише путника до ког датума у периоду до три месеца од дана пријема рекламације путник може очекивати одговор (члан 101. став 2);

15) ако не објави на својој интернет страници годишњу информацију о броју и категорији примљених рекламација у вези са правима путника прописаним овим законом (члан 101. став 3);

16) ако при продаји карата не информише путнике о њиховим правима из чл. 93 - 101. овог закона, као и о контакт информацијама Дирекције (члан 102);

17) ако не омогући Инспектору неометано вршење инспекцијског надзора и да без одлагања омогући увид у захтевану документацију и податке, као и несметан приступ објектима, средствима или особљу (члан 135. став 1);

18) ако Инспектору не доставља извештаје из члана 137. овог закона.

За прекршај из става 1. овог члана казниће се за прекршај и одговорно лице привредног друштва или другог правног лица новчаном казном од 20.000 до 100.000 динара.

Новчаном казном од 100.000 до 300.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

VII. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 142.

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

Привредна друштва и други привредни субјекти на које се односи овај закон, дужни су да пословање ускладе са одредбама овог закона у року од годину дана од дана ступања на снагу овог закона.

Поступци који су покренути пре ступања на снагу овог закона окончаће се по прописима који су важили до дана ступања на снагу овог закона.

Члан 143.

Јавна железничка инфраструктура са елементима из члана 4. овог закона која се користи за обављање саобраћаја, а изграђена је до дана ступања на снагу овог закона, уписаће се у јавне књиге о евиденцији права на непокретностима и водовима као јавна својина Републике Србије.

Упис из става 1. овог члана спроводи орган надлежан за послове државног премера и катастра по службеној дужности на основу овог закона.

Јавна железничка инфраструктура изграђена до дана ступања на снагу овог закона, која није евидентирана у катастру непокретности и катастру водова евидентира се, по захтеву управљача јавне железничке инфраструктуре, код органа надлежног за послове државног премера и катастра на основу овог закона и геодетског елабората постојећег стања, израђеног у складу са законом којим се уређује државни премер и катастар.

Осим права својине, на јавној железничкој инфраструктури у јавне књиге о евиденцији права на непокретностима, уписаће се и права службености, концесионо право на јавној железничкој инфраструктури, односно друго сродно право у смислу овог закона, у складу са прописима који уређују катастар непокретности.

Свако заинтересовано лице има право да за заштиту својих права, покрене поступак пред надлежним судом у року од шест месеци од дана уписа права јавне својине из става 1. овог члана.

Лице коме на основу правоснажне судске одлуке буде утврђено право на накнаду за одузету непокретност, стиче право на накнаду у висини тржишне вредности у складу са законом којим се уређује експропријација, ако то право није остварило.

На упис јавне железничке инфраструктуре у јавну књигу о евиденцији непокретности и правима на њима, не примењују се одредбе закона којим се уређује планирање и изградња и упис права својине на непокретностима, ако су у супротности са одредбама овог закона.

Члан 144.

Прописи за извршавање овог закона биће донети у року од две године од дана ступања на снагу овог закона, осим прописа из члана 13. став 17, члана 20. став 1, члана 23. став 6, члана 34. ст. 7. и 12. и члана 81. ст. 17. и 18. овог закона који ће бити донети у року од девет месеци од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења прописа из става 1. овог члана, примењиваће се прописи који су донети на основу Закона о железници („Службени гласник РС”, бр. 45/13, 91/15 и 113/17-др. закон), ако нису у супротности са одредбама овог закона.

Одредбе овог закона којима се уређују цене приступа и цене приступа колосецима који повезују са услужним објектима примењиваће се од почетка важења Реда вожње за 2020. годину.

Управљач инфраструктуре може ускладити Изјаву о мрежи са чланом 32. овог закона за период важења првог реда вожње који се утврђује после ступања на снагу овог закона.

Члан 145.

Железнички превозници су дужни да доставе Дирекцији доказе о испуњавању услова из члана 81. ст. 4, 9. и 10. овог закона у року од шест месеци од дана ступања на снагу акта из члана 81. став 18. овог закона, а ако то не учине Дирекција ће решењем одузети лиценцу.

Лиценца ће се издавати само у форми решења до ступања на снагу акта из члана 81. став 17. овог закона, када ће Дирекција отпочети издавање лиценце за превоз и на обрасцу из члана 81. став 15. овог закона и сачињавање документа из члана 81. став 16. овог закона.

Члан 146.

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Закон о железници („Службени гласник РС”, бр. 45/2013, 91/15 и 113/17 – др. закон).

Члан 147.

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 члану 97. тач. 6. и 13. Устава Републике Србије којим је, поред осталог, прописано да Република Србија уређује и обезбеђује систем обављања појединих привредних и других делатности, као и режим и безбедност у свим врстама саобраћаја.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

У члану 6. Закона о министарствима („Службени гласник РС”, број 44/14, 14/15, 54/15, 96/15 – др. закон и 62/17), између осталог, прописано је да Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре обавља послове државне управе у области железничког саобраћаја, који се односе на: уређење и обезбеђење саобраћајног система; уређење и безбедност техничко-технолошког система саобраћаја; облигационе и својинско-правне односе; стратегију развоја саобраћаја, планове развоја и планове везане за организацију саобраћајног система и организацију превоза.

Важећи Закон о железници донела је Народна скупштина Републике Србије 2013. године („Службени гласник РС”, број 45/13). Закон о изменама и допунама Закона о железници донела је Народна скупштина Републике Србије 2015. године („Службени гласник РС”, број 91/15). Приликом израде тог закона основни циљеви који су се желели постићи били су побољшање ефикасности железничког система Републике Србије, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, као и интеграција српских железница у железнички систем Европске уније.

Концепт железничког система на којем су се заснивала решења у Закону о железници, састојао се од следећих елемената:

- 1) независно пословање железничких предузећа;
- 2) стварање услова за појаву више железничких превозника и управљача железничке инфраструктуре, што је требало да доведе до појаве конкуренције и повећања квалитета превоза;
- 3) раздвајање железничког система на део који је одговоран за управљање железничком инфраструктуром, организовање и регулисање саобраћаја (управљач инфраструктуре) и на део који је одговоран за превоз у путничком и теретном саобраћају (железнички превозник) и на њиховом посебном финансирању и субвенционисању;
- 4) стимулисање развоја интермодалног саобраћаја;
- 5) препознавање Дирекције за железнице, као институције чије су надлежности у складу са ЕУ прописима из области железнице и која има функцију Националног тела за безбедност, Регулаторног тела и Тела за лиценце.

У постојећем Закону о железници извршено је делимично усклађивање са Директивом 2012/34/ЕЗ којом се успоставља јединствено европско железничко подручје. Рок за имплементацију ове Директиве у земљама

чланицама Европске уније је средина 2015. године. Један од најважнијих разлога за доношење Предлога закона о железници заснован је на неопходности усклађивања прописа у области железничког саобраћаја са релевантним прописима Европске уније

Директива Савета 91/440/ЕЕЗ од 29. јула 1991. године о развоју железница Заједнице, Директива Савета 95/18/ЕЗ од 19. јуна 1995. године о лиценцирању железничких предузећа и Директива 2001/14/ЕЗ Европског парламента и Савета од 26. фебруара 2001. године о додели капацитета железничке инфраструктуре и наплати накнада за коришћење железничке инфраструктуре су у значајној мери битно измењене 2012. године. Пошто су биле неопходне додатне измене, Директивом 2012/34/ЕЗ Европског Парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје су исте прерађене и обједињене у један пропис са циљем очувања јасноће. Директива 2012/34/ЕЗ је основна директива када је у питању тржиште железничких услуга са којом се вршило усклађивање у овом закону.

Такође, приликом израде наведеног закона узете су у обзир и Уредба (ЕЗ) број 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају и Уредба (ЕЗ) број 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. године о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

Имајући у виду да су железнице витални део транспортног сектора држава чланица, да ефикасност железничког система треба да се побољша да би се тај систем интегрисао у конкурентно тржиште превозних услуга, као и да железнички саобраћај треба да се учини ефикаснијим и конкурентнијим у односу на друге видове саобраћаја, неопходно је да државе чланице железничким превозницима омогуће статус самосталних превозника који ће пословати на комерцијалан начин – у складу са захтевима тржишта. Превозницима ће бити доступна свака траса на којој се одвија железнички саобраћај. Страни превозници већ су заинтересовани да својим возовима превозе робу преко територије Републике Србије. Начин на који је предвиђено будуће функционисање железничког сектора у нашој земљи омогућиће ефикасну примену железничких пакета ЕУ.

Европска унија је отпочела процедуру за уједињење железница земаља ЕУ у јединствени систем, при чему овде није реч о стварању јединствене европске железнице, него о јединственим и ефикасним условима за саобраћај без препрека и дискриминације било ког учесника. Циљ је управо да се подстакну приватни превозници на бављење овим послом. А, повећана конкуренција треба да доведе и до повећаног квалитета услуге, како у смислу безбедности, тако и у смислу конкурентније цене превоза.

Применом ове Директиве унапређује се железнички саобраћај и тај систем се интегрише у конкурентно тржиште превозних услуга.

У току двогодишњег периода праћења и контроле примене важећег Закона о железници у министарству надлежном за послове саобраћаја, као и примене и анализе ефеката у примени тог закона од стране Дирекције за железнице, установљено је да је неопходно приступити доношењу новог закона, а све са циљем да се ефикасније обављају послови у области железничког саобраћаја.

Наиме, у току периода у коме се примењује Закон о железници уочени су недостаци тог закона који су, пре свега, захтевали даље усклађивање са прописима Европске уније, као и проширење делокруга Дирекције за железнице у циљу пуне и ефикасне примене тог закона.

Поред наведеног, Предлог закона о железници има за циљ усклађивање са Предлогом закона о безбедности и интероперабилности железнице (који се ради упоредо са овим законом и чију материју је Радна група задужена за

његову израду одлучила да подели у два закона), као и усклађивање тог закона са одредбама закона који су ступили на снагу после његовог доношења, као и осавременавање и прецизирање појединих одредаба тог закона.

Посебно се истиче у Предлогу закона о железници значајно осавременавање и прецизирање дела закона, у коме се уређује приступ и коришћење железничке инфраструктуре.

У циљу повећања ефикасности и конкурентности железничког саобраћаја у односу на друге видове саобраћаја, а самим тим и унапређења железничког саобраћаја, приступило се изради новог Закона о железници. Напослетку, Предлогом закона о железници исправљају се грешке и недоречености важећег Закона о железници уочене током периода њихове примене.

Проблеми које закона треба да реши

Након ступања на снагу важећег Закона о железници појавили су се разнородни проблеми који су резултовали незадовољавајућим ефектима тог закона на ситуацију на железници, а у најдрастичнијим случајевима и немогућношћу практичне примене неких његових одредаба.

Важећи Закон о железници није успео да реши кључни проблем, а то је недовољна регулисаност тржишта железничких услуга што резултира:

- препрекама које има потенцијални железнички превозник у приступу капацитетима инфраструктуре;
- проблемом националних железничких превозника, „Србија Воз” а.д. и „Србија Карго” а.д. у обављању делатности превоза путника и робе, који имају приступ капацитетима инфраструктуре, али и проблеме у њиховом коришћењу;
- проблемима са којима се суочава национални управљач железничке инфраструктуре; „Инфраструктура железнице Србије” а.д. у поступку доделе и омогућавању коришћења траса превозницима, у настојању да са једне стране задовољи потребе превозника, а са друге стране послује без губитака упркос недовољној регулисаности тржишта железничких услуга.

Циљеви који се законом постижу

Предлогом закона о железници се прецизирају, исправљају и осавременују многе одредбе чиме се постиже олакшана и ефикаснија практична примена тог закона.

У том смислу, доношењем Предлога закона о железници штите се интереси свих учесника у железничком саобраћају, односно свих управљача инфраструктуре, железничких превозника, односно корисника мреже магистралних, регионалних и локалних пруга и оператора у железничком саобраћају.

Приликом израде Предлога закона о железници (у даљем тексту: Предлог закона) основни циљеви који су се желели постићи били су даље отварање и хармонизација тржишта железничких услуга Републике Србије са јединственим европским железничким тржиштем, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга и унапређење ефикасности железничког система Републике Србије и његове конкурентности у односу на друге видове саобраћаја.

Разматране могућности да се проблем реши и без доношења закона

Многи проблеми који се, између осталог, односе на прецизније дефинисање приступа железничкој инфраструктури уочени током примене важећег Закона о железници могли су бити решени само доношењем новог закона.

У току анализе разматрано је неколико релевантних могућности:

- status quo - немењање важећег Закона о железници;
- доношење закона којим би се изменио и допунио важећи Закон о железници у смислу корекције проблема уочених у реализацији важећег закона;
- доношење новог закона који би прецизније регулисао област железничког саобраћаја и увео већа овлашћења за Дирекцију за железнице, чиме би се ојачала улога регулаторног тела у области железничког саобраћаја.

Током анализе појединачних решења у овом закону, разматрана су у два корака:

- у првом, разматрана је потреба за изменама и допунама одредби важећег закона;
- у другом, пошто је утврђено да су измене и допуне неопходне, разматране су релевантне опције и утврђена је најсврхисходнија из угла критеријума и циљева, а то је доношење новог закона.

Разлог из кога је донета одлука о доношењу новог Закона о железници је тај што је обим предложених измена закона већи од 50% .

Зашто је доношење закона најбољи начин за решавање проблема

Закон о железници је једина могућност за превазилажење свих наведених проблема и једини начин да се примена закона учини практичном и ефикасном.

III. ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПОЈЕДИНИХ ОДРЕДАБА ЗАКОНА

Одредбама члана 1. овог закона дефинисан је предмет Предлога закона.

Одредбама члана 2. овог закона уведени су и дефинисани поједини изрази са њиховим значењима, употребљени у смислу овог закона.

Одредбама члана 3. овог закона ближе се дефинише независност железничких превозника и управљача инфраструктуре.

Одредбама члана 4. овог закона утврђени су елементи железничке инфраструктуре.

Одредбама члана 5. овог закона утврђена је категоризација железничких пруга.

Одредбама члана 6. овог закона ближе је дефинисана јавна железничка инфраструктура и управљање истом.

Одредбама члана 7. овог закона прописана је независност основних функција управљача инфраструктуре.

Одредбама члана 8. овог закона утврђене су активности управљања инфраструктуром.

Одредбама члана 9. овог закона дефинисан је поступак преноса права управљања на делу железничке инфраструктуре за коју управљач инфраструктуре нема економски интерес.

Одредбама члана 10. овог закона прописане су дужности управљача инфраструктуре у погледу организовања, регулисања и управљања

железничким саобраћајем, приступа и коришћења железничке инфраструктуре и приступа услужним објектима који су му поверени на управљање и услугама које он пружа у тим објектима, као и одржавање и заштита железничке инфраструктуре.

Одредбама члана 11. овог закона прописано је обустављање коришћења дела железничке инфраструктуре и одузимање својства добра у општој употреби.

Одредбама чл. 12-13. овог закона прописан је поступак приступа железничкој инфраструктури и услугама.

Одредбама чл. 14-15. овог закона утврђене су услуге које се пружају железничким превозницима.

Одредбама члана 16. овог закона прописани су општи принципи ефикасног коришћења капацитета инфраструктуре.

Одредбама члана 17. овог закона прописана је Изјава о мрежи.

Одредбама члана 18. овог закона прописана је Изјава оператора услужног објекта о услужном објекту.

Одредбама члана 19. овог закона прописан је Уговор о коришћењу железничке инфраструктуре.

Одредбама чл. 20-27. овог закона прописане су цене приступа железничке инфраструктуре и услуга.

Одредбама чл. 28-45. овог закона прописан је поступак доделе капацитета инфраструктуре.

Одредбама члана 46. овог закона прописани су погранични споразуми.

Одредбама чл. 47-52. овог закона прописан је поступак изградње, обнове и реконструкције железничке инфраструктуре.

Одредбама члана 53. овог закона прописано је утврђивање јавног интереса.

Одредбама члана 54. овог закона прописано је утврђивање експропријације.

Одредбама чл. 55-60. овог закона прописано је одржавање јавне железничке инфраструктуре.

Одредбама чл. 61-70. овог закона прописани су путни прелази, реконструкција њихово одржавање.

Одредбама чл. 71-75. овог закона прописана је заштита железничке инфраструктуре.

Одредбама члана 76. овог закона прописана је градска железница.

Одредбама члана 77. овог закона дефинисани су индустријска железница и индустријски колосек.

Одредбама члана 78. овог закона прописани су концесија и јавно-приватно партнерство за изградњу, реконструкцију и управљање железничком инфраструктуром.

Одредбама члана 79. овог закона прописани су општи услови за обављање превоза.

Одредбама члана 80. овог закона прописано је пословање железничких превозника у складу са комерцијалним начелима.

Одредбама чл. 81-85. овог закона прописано је лиценцирање железничких превозника.

Одредбама чл. 86-90. овог закона прописано је пружање услуга превоза путника у железничком саобраћају.

Одредбама члана 91. овог закона прописана је лична безбедност путника.

Одредбама члана 92. овог закона прописана је недопуштеност одрицања и прописивања ограничења одступањем или рестриктивном клаузулом у уговору о превозу.

Одредбама члана 93. овог закона прописани су стандарди квалитета услуга превоза путника.

Одредбама члана 94. овог закона прописана је обавеза пружања информација о прекиду услуге јавног железничког превоза.

Одредбама члана 95. овог закона прописана је обавеза железничких превозника и продаваца карата који нуде уговоре о превозу путника у име једног или више железничких превозника да пруже путницима, према захтеву, барем минимум информација о путовању.

Одредбама члана 96. овог закона прописано је издавање расположивих карата путницима.

Одредбама члана 97. овог закона прописан је превоз бицикала возом.

Одредбама члана 98. овог закона прописано је оспоравање одговорности за физичку повреду путника.

Одредбама члана 99. овог закона прописано је право на превоз особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу.

Одредбама члана 100. овог закона прописано је пружање информација особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима.

Одредбама члана 101. овог закона прописано је успостављање механизма за деловање по основу рекламација у вези са правима путника.

Одредбама члана 102. овог закона прописано је информисање путника о њиховим правима.

Одредбама члана 103. овог закона прописано је право путника на подношење притужбе.

Одредбама чл. 104-109. овог закона прописан је комбиновани транспорт.

Одредбама чл. 110-114. овог закона прописан је превоз од општег интереса у железничком саобраћају.

Одредбама чл. 115-117. овог закона прописан је поступак и начин доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса.

Одредбама члана 118. овог закона прописан је статус и послови Дирекције за железнице.

Одредбама члана 119. овог закона прописана је функција директора Дирекције за железнице, његова права и обавезе.

Одредбама члана 120. овог закона прописана је надлежност Дирекције за железнице.

Одредбама чл. 121. овог закона прописана је надлежност Дирекције за железнице у области регулације тржишта железничких услуга.

Одредбама члана 122. овог закона прописана је надлежност Дирекције за железнице у области лиценцирања железничких превозника.

Одредбама члана 123. овог закона прописана је надлежност Дирекције за железнице у области права путника.

Одредбама члана 124. овог закона прописана је надлежност Дирекције за железнице у области безбедности у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система.

Одредбама члана 125. овог закона прописана је надлежност Дирекције за железнице у области жичара за превоз лица.

Одредбама члана 126. овог закона прописане су Рачуноводствене информације које се на захтев достављају Дирекцији.

Одредбама члана 127. овог закона прописан је поступак који Дирекција за железнице спроводи из своје надлежности по Захтевом или на сопствену иницијативу.

Одредбама члана 128. овог закона прописана је коначност Решења Дирекције за железнице.

Одредбама члана 129. овог закона прописано је финансирање Дирекције за железнице.

Одредбама чл. 130-138. овог закона прописан је надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу њега, као и закона, других прописа и општих аката којима се уређује и интероперабилност у железничком саобраћају.

Одредбама члана 139. овог закона прописано је кривично дело оштећење железничке инфраструктуре.

Одредбама чл. 140. и 141. овог закона прописане су казнене одредбе.

Одредбама чл. 142-147. овог закона прописане су прелазне и завршне одредбе.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење овог закона потребно је обезбедити средства у буџету Републике Србије. Законом о буџету Републике Србије за 2018. годину („Службени гласник РС”, број 113/17), Раздео 22 - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Програм 0701 - Уређење и надзор у области саобраћаја, Функција 450 - Саобраћај, Програмска активност 0002 - Железнички и интермодални саобраћај, Економска класификација 451 - Субвенције јавним нефинансијским предузећима и организацијама, опредељен је износ од 14.710.000.000,00 динара.

На основу петогодишњег Уговора којим се уређују међусобна права и обавезе Владе и управљача инфраструктуре („Инфраструктура железнице Србије” а.д.), који је закључен 10. фебруара 2016. године (Закључак Владе 05 Број: 340-500/2016 од 23. јануара 2016.) и Анекса 4 о изменама и допунама Уговора којим се уређују међусобна права и обавезе Управљача инфраструктуре и Владе закључен 22. фебруара 2018. године (Закључак Владе 05 Број: 340-1352/2018 од 14. фебруара 2018. године) опредељен је део наведених средстава из буџета у износу од 7.000.000.000 РСД за 2017. годину од којих ће се један део средстава користити и за одржавање железничке инфраструктуре. Такође, на основу петогодишњег Уговора о обавези јавног превоза у Републици између Владе и „Србија Воз” а.д. (Закључак Владе 05 Број: 340-193/2017 од 13. јануара 2017. године) и Анекса 1, који је потписан 12. фебруара 2018, опредељен је део наведених средстава из буџета у износу од 3.600.000.000 РСД за 2018. годину. За 2019. и 2020. годину предвиђен је исти износ средстава за наведене уговоре, као и за 2018. годину.

Приходи остварени од такси за издавање лиценци железничким превозницима које наплаћује Дирекција за железнице, а које су приход буџета предвиђају се за 2018. и 2019. годину по 300.000 РСД годишње.

V. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА ПО ХИТНОМ ПОСТУПКУ

Предлаже се доношење овог закона по хитном поступку, сагласно члану 167. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, број 20/12-пречишћен текст), ради испуњења рокова утврђених Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније и рокова који су предложени у

Преговарачкој позицији Републике Србије за Међувладину конференцију о приступању Републике Србије Европској унији за поглавље 14 „Транспортна политика“. Поред тога усвајањем предложеног закона по хитном поступку даје се могућност бржег унапређења железничког саобраћаја, олакшавања пословања железничких друштава и унапређења ефикасности и конкурентности железничког тржишта.

V. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

1. Идентификација проблема које закон треба да реши

Пре израде Предлога закона којим ће се уредити област железнице, анализирани су ефекти примене важећег Закона о железници („Службени гласник РС”, бр. 45/13 и 91/15) и уочени његови недостаци.

Предлог закона о железници има за циљ кориговање недостатака уочених приликом примене важећег закона, даље усклађивање са Директивом 2012/34/ЕУ са којом је важећи закон делимично усклађен, утврђивање основе за хармонизацију са имплементационим уредбама ове директиве (Имплементационом Уредбом 909/2015/ЕУ, Имплементационом Уредбом 10/2015/ЕУ, Имплементационом Уредбом 171/2015/ЕУ и Имплементационом Уредбом 545/2016/ ЕУ) као и осталим прописима Европске уније који уређују ову област, т.ј. Уредбом 1370/2007/ЕЗ и Уредбом 1371/2007/ЕЗ. За наведене Еу прописе вршен је даље усклађивање и утврђивање правног основа за даљу хармонизацију са наведеним имплементационим уредбама и Уредбом 913/2010.

Важећим Законом о железници као системским законом из области железнице нису на адекватан начин решени кључни проблем из области његовог регулисања, а то је недовољна регулисаност тржишта железничких услуга, која има за последицу следеће:

- 1) препреке са којима се суочава потенцијални железнички превозник у процедури доделе капацитета инфраструктуре, на пример додела *ad hoc* трасе која се Предлогом закона смањује на максимално пет дана, док је према важећем закону тај број дана већи,
- 2) проблем националних железничких превозника „Србија Воз” а.д. и „Србија Карго” а.д. у обављању делатности превоза путника и робе, који иако имају приступ капацитету инфраструктуре, суочавају се са проблемима у њиховом коришћењу, нпр. проблем са снабдевањем (складиштењем) горивом, резервисање траса и сл,
- 3) проблеми са којима се суочава национални управљач железничке инфраструктуре „Инфраструктура железнице Србије” а.д. у поступку доделе и омогућавању коришћења траса превозницима, у настојању да са једне стране задовољи потребе превозника у складу са важећим прописима, а са друге стране послује тржишно упркос недовољној регулисаности тржишта железничких услуга (нпр. велики број резервација траса које се не користе),
- 4) неконкурентна цена превоза робе (национални железнички превозник робе нема право да измени своју тарифу без сагласности Владе, док приватни превозници самостално и у складу са тржишним условима прилагођавају своје цене),
- 5) недовољно ефикасан превоз путника железницом (због стања инфраструктуре и недовољно обновљеног возног парка железничког превозника дешава се да долази до отказивања полазака возова).

Узрок недовољне регулисаности тржишта железничких услуга је у томе што је до реструктурирања националног железничког превозника у Републици Србији постојала традиционална организациона структура националног железничког сектора, као и у већини европских земаља, а која је представљала интегрисан јавни монопол националног железничког превозника на националном тржишту, који се показао као скуп и нефлексибилан и самим тим неконкурентан у односу на друге видове саобраћаја (друмски, ваздушни). На тај начин конципирана организациона структура није имала за циљ отварање тржишта, па самим тим ни његову регулацију.

Анализирајући земље чланице ЕУ, оне су у циљу решавања овог проблема приступиле целовитом реструктурирању железничког сектора и стварању јединственог европског железничког тржишта, које подразумева процес отварања и хармонизације националних железничких тржишта у складу са јединственим правилима дефинисаним у примарном и секундарном законодавству ЕУ. То подразумева тежак и дуг процес, из разлога што изискује имплементацију регулативе ЕУ у националне прописе и решавање многих до тада нерешених питања.

Транспозицијом ЕУ прописа у правни систем држава чланица ЕУ и отварањем железничког тржишта ЕУ почела је да се јавља потреба за озбиљном анализом начина и трендова у отварању националних тржишта, одређивањем квантитативне мере отворености тржишта којом би се могла извршити њихова упоредна анализа у циљу постизања што веће отворености и хармонизације. У складу са наведеним, 2002. године је „IBM Deutschland GmbH” у сарадњи са проф. др. Christian Kirchner, Humbolt-University, Берлин, за потребе ЕУ железничког тржишта израдио студију „Индекс либерализације железничког тржишта”, а потом су у складу са променама ЕУ прописа израђиване нове верзије.

„Индекс либерализације железничког тржишта” је назив емпиријске студије којом се израчунава и упоређује степен отворености железничких тржишта за превоз робе и путника земаља чланица ЕУ, укључујући и тржиште Норвешке и Швајцарске.

Квантитативна мера отворености тржишта у овој студији – ЛИБ ИНДЕКС, добија се детаљном анализом и бодовањем препрека ка приступу националном тржишту које треба да савлада потенцијални превозник који жели да приступи одређеном националном железничком тржишту.

Према израчунатим вредностима ЛИБ индекса, земље чланице ЕУ сврстане су у четири групе што је приказано у доле наведеној табели.

Категорије отворености тржишта земаља ЕУ према вредностима ЛИБ индекса

Групе ЛИБ индекса	Вредност ЛИБ индекса	Број земаља у групи на основу вредности ЛИБ 2011
Напредна група (Advanced)	800-1000	6

Група која ради по плану (on Shedule)	600-799	15
Група која касни (Delayed)	300-599	6
Група на чекању (Pending Departure)	100-299	0

На основу формула и емпиријских података прорачуна ЛИБ индекса у овој студији, у Дирекцији за железнице је извршен прорачун ЛИБ индекса за Републику Србију за важећи Закон о железници. Добијена вредност за ЛИБ индекс износи 436, што значи да спадамо у Групу која касни (Delayed), којој припада још шест држава чланица ЕУ.

Параметри по којима је извршен прорачун ЛИБ индекса су уједно и критеријуми по којима је најсврхисходније вршити евалуацију предузетих корака у отварању тржишта, а то су:

1) LEX INDEX (low in book) - критеријум подобности националних прописа који се односе на либерализацију железничког тржишта, а који се процењује на основу тога колико ефикасно ти прописи регулишу следеће:

- организациону структуру железничког предузећа са доминантном позицијом на тржишту,
- приступ тржишту, и
- надлежности Регулаторног тела (земље са јаким и независним Регулаторним телом имају отвореније тржиште железничких услуга од осталих).

2) ACCES INDEX (low in action) - ефикасност правне регулативе у пракси, што подразумева ефикасност правне регулативе у односу на конкретне препреке у приступу националном тржишту, при чему се разматрају :

- информационе баријере,
- административне баријере,
- оперативне баријере (баријере у поступку доделе траса),
- доступност појединих сегмената тржишта, и
- баријере које се односе на услуге продаје карата у путничком транспорту.

Из прорачуна вредности ЛИБ индекса за Републику Србију за важећи Закон о железници, у коме су бодовани сви горе наведени параметри, јасно се и таксативно виде проблеми на железничком тржишту, при чему је кључни проблем недовољна отвореност тржишта за потенцијалне превознике као последица присутности правних и оперативних баријера у приступу тржишту, при чему мањи удео имају правне баријере, а највећи оперативне баријере (баријере у поступку доделе траса).

Имајући у виду наведено, може се извести закључак да важећи Закон о железници, као и подзаконски акти донети на основу њега имају одређене недостатке и одредбе које се односе на приступ тржишту са недовољно јасном формулацијом, што се негативно одражава на примену закона.

Прорачун новог ЛИБ индекса за Републику Србију за Предлог закона о железници биће могућ тек након његовог доношења и процене ефеката његове примене на отвореност тржишта, али већ сада се са сигурношћу може рећи да ће нови ЛИБ индекс израчунат за Предлог закона о железници бити знатно већи у односу на важећи закон, због новоунетих одредби којима се уклања велики број баријера из LEX INDEX–а и ACCES INDEX–а. Вредност новог LEX INDEX–а ће бити значајно повећана из разлога што је у првом реду постигнут велики напредак реструктурирањем „Железнице Србије” а.д, Београд на одвојена акционарска друштва са књиговодствено потпуно раздвојеним рачунима.

Наиме, у Републици Србији је спроведено корпоративно реструктурирање „Железнице Србије” а.д, Београд у складу са Акционим планом реформи које је припремила Светска банка у сарадњи са Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и на основу Плана за корпоративно и финансијско реструктурирање железнице Србије, који је финансиран из ИПА средстава.

Одлуком Владе Републике Србије од 2. јула 2015. године о статусној промени „Железнице Србије” а.д. формирана су нова акционарска друштва, а почев од 10. августа 2015. године железнички систем послује сагласно спроведеној статусној промени кроз три издвојена друштва капитала и „Железнице Србије” а.д.

Од 10. августа 2015. године, када је Агенција за привредне регистре донела Решење о упису у регистар новоформираних друштава, српске железнице наставиле су да постоје као четири акционарска друштва:

- Акционарско друштво за железнички превоз путника „Србија Воз”, Београд,
- Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго”, Београд,
- Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд и
- Акционарско друштво „Железнице Србије”, Београд.

Наведеним реструктурирањем националног железничког превозника су јасно раздвојене делатности управљања инфраструктуром и делатност превоза (вертикална подела), док је делатност превоза раздвојена на превоз путника и превоз робе (хоризонтална подела), по моделу који налажу ЕУ прописи, а независност превозника и управљача инфраструктуре су врло прецизно дефинисане у члана 3. Предлога закона, много прецизније него у важећем закону, чиме се остварује велики број поена који улазе у прорачун LEX INDEX–а ,односно ЛИБ-а.

Затим, одредбама овог закона се приступ капацитету инфраструктуре уређује много детаљније, посебно у области система наплате цена приступа и приступа услужним објектима, а велики број поена LEX INDEX–а се остварује и :

- дефинисањем надлежности и препознавање Дирекције за железнице као регулаторног тела у складу са ЕУ прописима у члану 121. Предлога закона о железници ;
- детаљном и прецизном разрадом поступка који Дирекција за железнице као регулаторно тело води у оквиру своје надлежности по приговору, притужби или на сопствену иницијативу у складу са законом којим се уређује општи управни поступак у чл. 125.-126. Предлога закона о железници
- прецизно дефинисање корака у случају судског поступка који се води против решења Дирекције за железнице у чл. 126. Предлога закона о железници.

Што се тиче вредности ACCES INDEX–а , она ће се у првом реду сигурно знатно увећати у односу на претходну, јер је у међувремену, тачније 16.01.2016 објављена прва Изјава о мрежи од стране управљача инфраструктуре, затим и остале Изјаве о мрежи , а последња објављена је Изјава о мрежи 2018 за Ред вожње за 2017/2018 годину. Међутим, права процена вредности ACCES INDEX–а биће могућа тек након доношења закона и процене ефеката његове примене на даљу отвореност тржишта

Из наведеног се може закључити да знатно већа вредност новог ЛИБ индекса за Предлог закона о железници говори о томе да ће се помоћу добре регулације тржишта уклањањем баријера обезбедити висок степен отворености тржишта железничких услуга, што је један од циљева његовог доношења.

2. Циљеви који се доношењем закона постижу

Приликом израде Предлога закона основни циљеви који су се желели постићи су даље отварање и хармонизација тржишта железничких услуга Републике Србије са јединственим европским железничким тржиштем, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга и унапређење ефикасности железничког система Републике Србије и његове конкурентности у односу на друге видове саобраћаја.

Предлогом закона вршена је хармонизација са ЕУ прописима релевантним за ову област, а за постизање кључног циља, даљег отварања и хармонизације тржишта железничких услуга, посебно су важне одредбе које регулишу независност основних функција управљача инфраструктуре, управљање железничком инфраструктуром и приступ и коришћење железничке инфраструктуре на транспарентан и недискриминаторски начин, а нарочито одредбе којима се јача улога Дирекције за железнице у области регулисања тржишта железничких услуга.

Уколико подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре сматра да је неправедно третиран, дискриминисан или на било који други начин оштећен, нарочито имајући у виду одлуке које је донео управљач инфраструктуре, железнички превозник или оператор услужног објекта, између осталог може поднети приговор Дирекцији за железнице, који се тиче аранжмана за приступ и приступ и наплата услуга у услужним објектима којима управља оператер услужног објекта.

Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за заштиту конкуренције, Дирекција за железнице је овлашћена да прати ситуацију конкуренције на тржишту железничких услуга нарочито у делу који се односи на:

1) Систем наплате цена приступа и/или структуру обрачунатих цена које су у обавези или може бити у обавези да плати железнички превозник кроз више механизма:

- Дирекцији за железнице може бити поднет приговор на обрачун висине и/или структуру обрачунате цене коју је у обавези или може бити у обавези да плати железнички превозник уколико сматра да је оштећен поступањем управљача инфраструктуре или оператора услужног објекта, а предвиђено је и да уколико су у току преговори о висини цена између подносиоца захтева и управљача инфраструктуре, надзор Дирекције за железнице буде обавезан са његовом могућношћу да интервенише уколико су преговори у супротности са овим законом.

- Управљач инфраструктуре је обавезан да пре објављивања висине цена минимални приступни пакет услуга и, када је могуће, висине цена за приступ услужним објектима и пружање основних, додатних и пратећих услуга прибави мишљење Дирекције за железнице.

- Такође, Предлогом закона је предвиђено да се Дирекцији за железнице на сопствени захтев омогући праћење цена достављањем релевантних рачуноводствених информација.

2) Садржај Изјаве о мрежи у нацрту и крајњем облику и поступку доделе траса.

Надлежност Дирекције за железнице у области регулисања тржишта железничких услуга је проширена на регулисање области права путника, тако да оно прима и разматра приговоре путника који сматрају да им је ускраћено право утврђено овим закона и даје мишљења и препоруке у конкретним случајевима, док може Решењем наложити мере за отклањање утврђене повреде у складу са овим закона, као а и рок за спровођење утврђених мера.

У оквиру решења која доносе прописи ЕУ са којима Република Србија има обавезу да се усклађује, што је и вршено кроз овај закона, јака Дирекција за железнице и резултати реструктурирања железнице дају Републици Србији велику шансу да образује ефикасан и ефективан железнички сектор, отворен за све потенцијалне учеснике.

Имајући у виду да су железнице витални део транспортног сектора државе, да ефикасност железничког система треба да се побољша да би се тај систем интегрисао у конкурентно тржиште превозних услуга, као и да железнички саобраћај треба да се учини ефикаснијим и конкурентнијим у односу на друге видове саобраћаја, овим законом је омогућено да сви железнички превозници и управљач инфраструктуре послују на начин који је у складу са захтевима тржишта.

3. Друге могућности за решавање проблема

У току анализе разматрано је неколико релевантних могућности:

- status quo - немењање важећег Закона о железници;
- доношење закона којим би се изменио и допунио важећи Закон о железници у смислу корекције проблема уочених у реализацији важећег закона;
- доношење новог закона који би прецизније регулисао област железничког саобраћаја и увео већа овлашћења за Дирекције за железнице у области регулисања тржишта железничких услуга и др, чиме би се ојачала његова улога у области железничког саобраћаја.

Анализа појединачних решења у овом закону разматрана је у два корака:

- у првом кораку разматрана је потреба за изменама и допунама одредаба важећег закона,
- у другом кораку, након што је установљено да су измене и допуне неопходне, разматране су релевантне опције и утврђена је најсврсисходнија из угла критеријума и циљева, а то је доношење новог закона.

Разлог због кога је донета одлука о доношењу овог закона је тај што је обим предложених измена закона већи од 50% .

4. Зашто је доношење закона најбоље за решавање проблема

У току једногодишњег периода праћења и контроле примене важећег Закона о железници, у министарству надлежном за послове саобраћаја, као и

анализе ефеката у примени тог закона од стране Дирекције за железнице, установљено је да је неопходно приступити доношењу новог Закона о железници, а све са циљем да се ефикасније обављају послови у области железничког саобраћаја, пре свега због потребе потпунијег регулисања приступа железничкој инфраструктури на транспарентан и недискриминишући начин даљим усаглашавањем са законодавством Европске уније, чиме се решава највећи део проблема који су се појавили у важећем закону.

5. На кога ће и како утицати предложена решења

Решења у овом закону ће имати позитиван утицај на све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја, а нарочито на:

- **„железничке превознике“** који су регистровани за обављање делатности железничког превоза, као и привредна друштва или друга правна лица која то намеравају да буду, из разлога што ће новим и прецизније дефинисаним одредбама примена закона бити ефикаснија, чиме ће бити створени услови за олакшан приступ капацитетима инфраструктуре и њихово коришћење,
- **„управљача инфраструктуре“** из разлога што одредбе закона прецизније дефинишу његове обавезе у делу који се односи на управљање инфраструктуром и приступ железничкој инфраструктури и услугама,
- **„операторе услужних објеката“**, као нове актере на тржишту железничких услуга, којима ће овим законом бити јасно прописана права и обавезе по питању управљања услужним објектима, што ће допринети ефикаснијем пружању услуга у услужним објектима,
- **„Дирекција за железнице“** које новим законом о железници добија шира овлашћења у области регулисања тржишта железничких услуга, чиме ће моћи делотворније да утиче на субјекте регулације подстичући их да поштују закон,
- **„путнике“** који користе железнички превоз, из разлога што ће добити квалитетнију услугу и њихова права ће бити на адекватнији начин заштићена. Наиме, по први пут је овим законом прописан минимум стандарда квалитета услуга превоза путника са једне стране, а са друге стране путници ће по први пут бити у могућности да доставе притужбу Дирекцији за железнице, уколико сматрају да им је ускраћено право у складу са овим законом.

С обзиром да Предлог закона садржи одредбе којима се знатно побољшава регулисање тржишта, очекивано је да дође до даљег отварања тржишта и самим тим до пораста обима превоза железницом, уласка нових актера на железничко тржиште у виду нових железничких превозника и оператора услужних објеката, што ће имати позитиван економски ефекат како на наведене привредне субјекте, тако и на привреду Републике Србије у целини.

6. Трошкове које ће примена закона створити грађанима и привреди (нарочито малим и средњим предузећима)

Примена овог закона не ствара трошкове грађанима, а доказано је да подстицање оптималног и ефикасног коришћења железничке инфраструктуре доводи до смањења трошкова превоза робе за привредне субјекте. Примена овог закона не изазива повећање цене карата у железничком саобраћају, али ипак треба нагласити да се цена карата нису мењале од 2010. године и од тада није вршено чак ни усклађивање са стопом раста инфлације.

Трошкови које овај закон ствара привреди су минимални.

У оквиру процеса реформе железнице у претходном периоду израђен је План за корпоративно и финансијско реструктурирање железнице Србије, који је финансиран из ИПА средстава, на бази ког је и извршена реформа железнице. У складу са смерницама из наведеног плана и ЕУ прописима од 2016. године по први пут је успостављен уговорни однос између Владе РС и „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и Владе РС и „Србија Воз“ а.д који функционише у железницама ЕУ већ дужи низ година. Циљ је успостављање уговорних односа између државе и железничких компанија – „по учинку“, тј. држава на име уговора јасно дефинише колико средстава се издваја за коју намену, при чему се иста исплаћују само на основу пружене услуге од стране железничких компанија.

Овим законом предвиђено је плаћање цене приступа железничкој инфраструктури, које утврђује Управљач инфраструктуре у складу са Оквиром за наплату цена приступа који утврђује Влада.

Такође, предвиђено је плаћање таксе за издавање лиценце за превоз, а оно што представља новину у закону је чињеница да ће од сада железнички превозник који поднесе захтев за издавање лиценце за превоз као доказ о испуњавању услова који се односи на покриће за грађанску одговорност морати да докаже да је осигуран на минимални износ покрића, које прописује Дирекција за железнице.

Предвиђено је и закључивање уговора између Управљача инфраструктуре и Владе, односно аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе којим се уређују међусобна права и обавезе у погледу финансирања трошкова управљања железничком инфраструктуром у делу који чини разлику између стварних трошкова управљања железничком инфраструктуром и остварених прихода од цена приступа железничкој инфраструктури и цена услуга. Појавом нових железничких превозника на железничкој мрежи и њиховим значајнијим коришћењем железничке инфраструктуре износ средстава које држава на основу претходно наведеног уговора опредељује управљачу инфраструктуре би био смањен у односу на садашњи износ. Трошкови управљања инфраструктуром дефинисани су на основу учинка управљача инфраструктуре.

Овај уговор се заснива на следећим принципима:

- економичности начина управљања железничком инфраструктуром у Републици Србији;
- усклађеност са важећим политикама и прописима Европске уније;
- повећање конкурентности железничког саобраћаја у Републици Србији;
- максимизирање улагања средстава и предузимање напора у циљу отклањања значајног кашњења у одржавању, реконструкцији и модернизацији железничке инфраструктуре;
- омогућавање управљачу инфраструктуре сигурног ослонаца у пословном планирању инвестиција, у одређеном износу за одређено време;
- стварања основа за даљи развој железничке инфраструктуре у Републици Србији у будућности.

Постизање наведених циљева предвиђено је да буде контролисано мерењем резултата управљања инфраструктуром на основу поменутог уговора.

На основу важећег Закона о железници закључен је петогодишњи Уговор којим се уређују међусобна права и обавезе Владе и управљача инфраструктуре („Инфраструктура железнице Србије” а.д.), који је закључен 10. фебруара 2016. године. Износ средстава у 2018. години који је опредељен према наведеном уговору је 7.000.000.000 динара и користи одржавање железничке инфраструктуре и регулисање и организовање саобраћаја. Напомиње се да према наведеном Плану за корпоративно и финансијско реструктурирање железнице Србије износ који је препоручен за ове намене је виши, док је опредељени износ у нивоу 50% инвестиционог плана, односно потребних вредности. Међутим, износ се утврђује на основу опредељених средстава у складу са законом којим се уређује буџет. Такође, процењено је да надокнада за обавезу јавног превоза, коју би Влада, надлежни орган аутономне покрајине, односно надлежни орган јединице локалне самоуправе у циљу обезбеђивања превоза од општег интереса исплаћивао железничком превознику, заједно са износом за трошкове управљања железничком инфраструктуром, не би прелазила субвенцију коју сада држава издваја за један привредни субјект „Србија Воз” а.д.

На основу петогодишњег Уговора о обавези јавног превоза у Републици између Владе и „Србија Воз” а.д. и Анекса 1. Уговора опредељен је део наведених средстава из буџета у износу од 3.600.000.000 динара за 2018. годину.

Поред тога, како би се више средстава обезбедило за унапређење железнице дате су могућности да и аутономна покрајина, односно јединице локалне самоуправе укључе у финансирање одржавања железничке инфраструктуре, организовање и регулисање саобраћаја и финансирање обавезе јавног превоза за пруге за које су заинтересовани. Самим тим, би се унапредио железнички саобраћај на таквим пругама, односно услуге за кориснике.

Управљач инфраструктуре је у 2017. години остварио приход од наплате накнада за коришћење железничке инфраструктуре и пружања додатних и пратећих услуга од железничких превозника у износу од 3.944.883.920,51 динара.

Напомиње се да национални железнички превозник „Србија Карго” а.д. послује без субвенције. Пословни добитак (нето добитак) остварен у 2017. години овог друштва је 799,4 милиона динара.

За примену овог закона, односно одредби које се односе на шира овлашћења Дирекције за железнице постојаће потреба за ангажовањем још три државна службеника. Износ средстава неопходних за њихово ангажовање, обуку, набавку опреме и слично процењује се на 3.072.000 динара.

7. Да ли су позитивне последице закона такве да оправдавају трошкове које ће проузроковати

Примена овог закона не ствара никакве трошкове грађанима, а за привреду минимални су у односу на добит коју, бавећи се железничким превозом, могу да остваре.

Позитивна последица овог закона је свакако и то што је систем за наплату цена приступа капацитету инфраструктуре дат кроз систем ефикасности са јасно побројаним начелима, што подстиче железничке превознике и управљача инфраструктуре да минимизирају поремећаје и побољшају учинак железничке мреже.

Сматра се да се уговорни односи за управљање железничком инфраструктуром и за обавезу јавног превоза, што је и утврђено овим законом, омогућује контролисање утрошка средстава, на који начин се обезбеђује ефикасан, ефективан рад и подизање квалитета услуга управљача инфраструктуре и железничких превозника.

Напомињемо да су 2018. години средства која су опредељена, у складу са уговорима са државом, за финансирање трошкова управљања железничком инфраструктуром 7.000.000.000 динара и обавезе јавног превоза 3.600.000.000 динара.

У 2017. години железнички превозници су исплатили 3.944.883.920,51 динара управљачу инфраструктуре за накнаду за коришћење железничке инфраструктуре и пружање додатних и пратећих услуга.

Као што је претходно наведено, национални железнички превозник „Србија Карго” а.д. послује без субвенције, а његов нето добитак остварен у 2017. години је 779,4 милиона динара.

Приступ железничкој инфраструктури, сходно закону, омогућен је свим железничким превозницима, уколико су регистровани у Републици Србији. Потписан је први уговор између управљача инфраструктуре и приватног оператера у 2016. години, а исти превозник је закључио Уговор о коришћењу железничке инфраструктуре и у 2017. години. Поред тога, на српској железничкој мрежи саобраћа и други приватни железнички превозник који је Уговор о коришћењу железничке инфраструктуре закључио 2017 и трећи железнички превозник који је закључио уговор 2018. Очекује се појава и других железничких превозника, чиме би железнички саобраћај постајао конкурентнији у односу на друге видове превоза.

Оно што се жели постићи унапређењем железничког саобраћаја, кроз коришћење предности железнице које се огледају у масовном, безбедном и еколошки прихватљивом саобраћајном систему, је свакако:

- повећање обима превоза железницом,
- смањење закрчења и оптерећења друмских саобраћајница,
- смањење загађења животне средине,
- смањење буке,
- смањење трошкова за течна горива,
- смањење трошкова одржавања друмских саобраћајница,
- смањење трошкова амортизације и др.

Поред наведеног, када су у питању оператори услужних објеката Предлогом закона предвиђено је да исти на недискриминаторски начин пружају свим железничким превозницима приступ услужним објектима, укључујући и приступ колосецима, и услугама које се пружају у тим објектима.

Предвиђено је да цене која се наплаћују за приступ колосецима унутар услужних објеката и пружање основних услуга у тим објектима не смеју премашити трошкове пружања услуга плус разумну добит. Уколико додатне и пратеће услуге у овим објектима буде пружане само у једном од њих цене које се наплаћују за те услуге не смеју премашити трошкове пружања такве услуге, увећане за разумну добит, у супротном, односно у случају када постоји више оператора могуће је наплатити цену приступа и услуга у складу са комерцијалним пословањем.

Предлогом закона о железници предвиђени су и механизми контроле наплате цена приступа услужним објектима и пружању услуга у њима, које врши Дирекција за железнице.

На овај начин, а у складу са ЕУ прописима, даје се допринос унапређењу железничког саобраћаја и унапређује ефикасност и ефективност железничког саобраћаја.

8. Да ли се законом подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишна конкуренција

Побољшаним и прецизираним уређивањем и регулисањем тржишта железничких услуга значајно ће се подстаћи интересовање домаћих и страних привредних субјеката за улагање у железничку инфраструктуру, као и превоз робе и путника железницом.

У том смислу, очекује се појава нових привредних субјеката који ће обављати послове превоза у железничком саобраћају и управљања услужним објектима, чиме су створени услови за појаву конкуренције на тржишту услуга у том виду саобраћаја. Напомиње се да тренутно на железничкој мрежи саобраћа два национална и три приватна железничка превозника.

Такође, почетним корацима у уређивању комбинованог транспорта, овим законом ће се подстаћи интензивнији развој тог облика транспорта.

9. Да ли су све заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о закону

Одбор за привреду и финансије, на седници одржаној 31. августа 2017. године, одредио је Програм јавне расправе о Нацрту закона о железници (Закључак 05 Број: 011-8285/2017 од 31. августа 2017. године), на предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у складу са чланом 41. став 3. Пословника Владе („Службени гласник РС”, бр. 61/06 - пречишћен текст, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11, 37/11, 30/13 и 76/14).

Јавна расправа о Нацрту закона о железници спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 01. септембра до 24. септембра 2017. године. Текст Нацрта закона о железници и Програм јавне расправе био је објављен на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - www.mgsi.gov.rs и на порталу еУправе.

Примедбе, предлози и сугестије поред оних које су дате током јавне расправе достављене су и електронским путем.

Презентације и расправе о предложеном Нацрту закона о железници водиле су се на округлим столовима, које је организовало Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у градовима Републике Србије и то по следећем распореду:

- Ниш, 6. септембар 2017. године;
- Краљево, 8. септембар 2017. године;
- Београд, 12. септембар 2017. године;
- Нови Сад, 18. септембар 2017. године;
- Суботица, 22. септембар 2017. године.

Јавна расправа организована је у сарадњи са Привредном комором Србије у просторијама Регионалних привредних комора, на чију адресу је такође било могуће достављати примедбе и сугестије.

Током одржаних јавних расправа свим учесницима презентовани су разлози доношења новог закона, основни циљеви који се желе постићи (побољшање ефикасности железничког система Републике Србије, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, повећање обима превоза железницом и удела железничког саобраћаја у односу на друге видове превоза, као и интеграција српских железница у железнички систем Европске уније), потреба усклађивања са Директивом 2012/34/ЕЗ којом се успоставља јединствено европско железничко подручје, Уредбом 1370/2007 и Уредбом 1371/2007, као и прописивање одредби закона који чине основу за даље усклађивање са имплементационим уредбама Европске Уније и другим релевантним прописима Европске уније, а које је предвиђено да буду Владине уредбе, и потреба за прецизирањем појединих одредаба важећег закона.

Најважније новине које доноси овај закон се односе на: измену значења појединих појмова и увођење нових појмова, детаљније уређење приступа железничкој инфраструктури и цена, приступ услужним објектима и услугама, услов за лиценцирање железничког превозника који се односи на покриће за грађанску одговорност, права путника, поступак доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса и проширење надлежности Дирекције за железнице.

Имајући у виду да је овакав акт од изузетног значаја за железницу у Републици Србији, као и његов индиректан утицај на привреду и становништво, у јавној расправи су учествовали представници: Дирекције за железнице, „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., „Србија Карго“ а.д., „Србија Воз“ а.д., „Железнице Србије“ а.д., управних округа, органа АПВ, органа локалне самоуправе, републичке, покрајинске привредне коморе и регионалних привредних комора, Општине Бачки Петровац, Општине Беочин, Општине Мали Иђош; привреде (Задружни савез за Рашки; Моравички и Расински округ; АД „МСК“ Кикинда; Бутангас Интернационал д.о.о; Копаоник ад Београд; Лука „Београд“ а.д; Удружење еСигурност; ЗГОП Нови Сад; АД АМ д.о.о; АС Суботицатранс; ЈП „ПТП“ Суботица; Татравагонка Братство д.о.о; ЈП Стандард Бачка паланка; Раттон Раил-а, Еуро Гас-а Суботица, и др.), представници медија и други.

Ученици јавних расправа у највећој мери давали су сугестије и коментаре везано за потребу бољег усклађивања термина из ЕУ прописа са терминима који се користе у Нацрту закона, за потребу прецизнијег дефинисања односа између мреже пруга управљача инфраструктуре и услужног објекта (нпр. путничке станице), потребу прављења разлике између превозника за сопствене потребе и јавних превозника у смислу услова за лиценцирање, појашњења шта значи услужни објекат ранжирна станица, односно да ли пролазни колосеци кроз ранжирну станицу улазе у минимални пакет услуга или спадају у услужни објекат, боље дефинисање система за решавање спорова, потребу разматрања да ли радио-диспечерске везе и уређаји, односно приступ телекомуникационим услугама, спадају у минимални приступни пакет услуга, детаљније дефинисање оквира за наплату цена приступа железничкој инфраструктури, облик у коме се објављује просечан годишњи ниво ефикасности и недоумице око објављивања критеријума везаних за ниво ефикасности, потребу ближег дефинисања железничког превозника за пружање услуге вуче, и др, за која су им представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Дирекције за железнице пружили непосредне одговоре. Такође, присутни су упућени да своје образложене предлоге доставе писаним путем Министарству грађевинарства,

саобраћаја и инфраструктуре, ради разматрања оправданости измена и допуна Нацрта закона о железници.

Током одржаних презентација и расправа у наведеним градовима постављена су питања везана за индустријски колосек, реконструкцију железничке инфраструктуре, тело које ће вршити основне функције управљача инфраструктуре, садржину уговора о коришћењу железничке инфраструктуре и трајање тог уговора, попусте, параметре система ефикасности, мере које управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре треба да спроведу, појам кашњења возова, појам превоза за сопствене потребе, појам пружног појаса, појам управљача станице, обустављање коришћења дела железничке инфраструктуре и одузимање својства добра у општој употреби, појам више силе, појам ванредног одржавања, елементе железничке инфраструктуре, превоз за сопствене потребе, приступ јавној железничкој инфраструктури и услужним објектима, подносиоце захтева за капацитет инфраструктуре, оквирне споразуме, изградњу и реконструкцију железничке инфраструктуре, радње угрожавања јавног железничког саобраћаја, јавни превоз робе, и др. Том приликом је наглашено да је циљ Нацрт закона потпуно усклађивање са релевантним прописима Европске уније, као и да ће приоритет бити сачињавање квалитетног прописа који ће на најбољи могући начин уредити железнички саобраћај у Републици Србији.

Преглед примедба и сугестија приказан је у Извештају са јавне расправе, који је објављен на сајту Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и разврстан је у групе примедба и предлога који нису прихваћене или су делимично прихваћене и на оне који су након додатног разматрања прихваћене.

10. Које ће се мере током примене закона предузети да би се остварило оно што се доношењем закона намерава

Мере за спровођење решења садржаних у овом закону нарочито укључују следеће мере и активности:

- регулаторне, доношењем подзаконских аката неопходних за пуну примену овог закона;
- институционалне;
- нерегулаторне мере, као што су употреба економских инструмената,
- друге мере и активности које за циљ имају пуну примену законских решења и система контроле примене, што укључује мере за праћење остваривања зацртаних циљева.

Након доношења овог закона планирано је доношење подзаконских аката од стране Дирекције за железнице и министарства надлежног за послове саобраћаја.

Ради примене закона неопходно је донети прописе којим се ближе уређују:

- појединости поступка и критеријуми који се примењују за приступ услугама које се пружају у услужним објектима;
- оквир за наплату цена приступа јавној железничкој инфраструктури и пружање услуга;
- начин и модалитети израчунавања трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза;
- критеријуми за одређивање услова које мора да испуњава подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре;

- распоред за поступак доделе капацитета инфраструктуре по захтевима за унос капацитета инфраструктуре у облику траса воза у ред вожње, као и поступак израде реда вожње и његових измена;
- образац лиценце, садржина и форма документа који садржи информације о издатој лиценци.

Предвиђено је доношење наведених подзаконских аката у року од девет месеци од дана ступања на снагу овог закона из разлога хитности примене закона, а остали подзаконски акти у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

Поред тога, улога Дирекције за железнице биће значајна, с обзиром на проширене и прецизиране надлежности са аспекта регулисања тржишта железничких услуга која својим мерама може значајније утицати на све актере на железници.

За спровођење овог закона задужени су министарство надлежно за послове саобраћаја, Дирекција за железнице, управљач инфраструктуре и железнички превозници, власници индустријских колосека и индустријских железница, односно њихови корисници, оператери услужних објеката, свако у складу са пословима које обавља.

**ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА
ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ**

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа
Овлашћени предлагач прописа - Влада
Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
2. Назив прописа
Предлог закона о железници
Draft Railway Law
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):
 - а) Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа,
Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 6.
Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108.
 - б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,
члан 72. у вези са чланом 8. Споразума
 - в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума,
Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 1. – потпуно усклађено
Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 6. – потпуно усклађено
Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108. – потпуно усклађено
 - г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума,
Потпуна усклађеност са чланом 61. став 1. тачка 6. и чланом 108. Споразума оствариће се након доношења планираног сета закона и подзаконских аката из области железнице.
 - д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније.
Место у структури НПАА – Поглавље 3. Способност преузимања чланства у ЕУ- потпоглавље 3.14.1. Копнени транспорт - 3.14.1.2. Железнички транспорт.
Доношење закона о железници је планирано у НПАА и оно је у вези са доношењем прописа под шифром 2017-690 планираним за I/2018.
4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима

Уговор о функционисању Европске уније, Део трећи, Политике заједнице и унутрашње мере, Наслов VI – Транспорт, члан 91. став 1. тачка ц) и д) – делимично усклађено

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

1. Директива (ЕУ) бр. 2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје (прерађен текст), Службени лист број L 315, 14.12.2012.

Directive (EC) No 2012/34 of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast), OJ L 343/32, 14.12.2012.

CELEX 2012L0034 узете су у обзир последње измене и допуне овог прописа обухваћене следећим CELEXима:

32016L2370

32017D2075

Делимично усклађено

2. Уредба (ЕЗ) број 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају, Службени лист број L 315/1, 03.12.2007

Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70, OJ L 315/1, 03.12.2007.

CELEX 32007R1370

Потпуно усклађено

3. Уредба (ЕЗ) број 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. године о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, Службени лист број L 315/14, 03.12.2007

Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations, OJ L 315/14, 03.12.2007.

CELEX 32007R1371

Делимично усклађено

в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,

Делимична усклађеност са Уговором о функционисању Европске уније, Део трећи, Политике заједнице и унутрашње мере, Наслов VI – Транспорт, члан 91. став 1. тачка ц) и д) узрокована је због примењене правне технике по којој Предлог закона садржи опште норме док је промулгација комплетне правне садржине секундарних извора предвиђена да се врши подзаконским актима.

У односу на секундарне изворе права ЕУ, разлози делимичне усклађености су исти као и када су у питању разлози делимичне усклађености са Уговором о функционисању ЕУ.

Потпуна усклађеност са преосталим одредбама ЕУ биће постигнута доношењем подзаконских прописа планираних у 2018. години.

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

До краја 2018. године.

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).

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

Јесу

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

Јесте

8. Сарадња са Европском унијом и учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености.

У току поступка припреме Предлога закона остварена је сарадња са Европском комисијом, тј. текст Предлога је послат ЕК на сугестије и коментаре.

У изради Предлога закона о железници нису учествовали консултанти, али су коришћене препоруке за измене закона које су урадили консултанти у оквиру твининг пројекта ИПА 2013: „Јачање административних капацитета Министарства саобраћаја и транспортних институција”.

<p>1. Назив прописа Европске уније:</p> <p>Уредба (ЕЗ) бр. 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају а којом се укидају Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 1191/69 и бр. 1107/70, ОЈ L 315, 3.12.2007.</p> <p>Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007. on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70, OJ L 315, 3.12.2007.</p>		<p>2. „CELEX” ознака ЕУ прописа</p> <p>32007R1370</p>				
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа:</p> <p>Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>		<p>4. Датум израде табеле:</p> <p>26.10.2017.</p>				
<p>5. Назив (Нацрта, Предлога) Прописа Чије Одредбе Су Предмет Анализе Усклађености Са Прописом Европске Уније:</p> <p>01. Предлог закона о железници</p> <p>Draft Law on Railways</p> <p>02. Уредба о правилима о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза („Службени Гласник РС”, број 91/15)</p> <p>Regulation on Rules for Calculation of the Public Service Obligation Compensation („Official Gazette RS”, no 91/15)</p>		<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p> <p>2016-491</p>				
<p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:</p>						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено -	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености

				ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП)		
1.	Сврха и подручје примене	01. 110-117.	Превоз од општег интереса у железничком саобраћају	ПУ		
2.1.1.- 2.1.3.	Дефиниције: „јавни превоз путника” „надлежни орган” „надлежни локални орган”	01. 2.1.22. 111.1.	<i>Јавни превоз путника од општег интереса обухвата услуге железничког превоза путника од општег економског интереса које се пружају јавности на недискриминаторској основи и континуирано;</i> Влада, надлежни орган аутономне покрајине, односно надлежни орган јединице локалне самоуправе (у даљем тексту: надлежни орган), може, у циљу обезбеђивања превоза од општег интереса, утврдити железничком превознику обавезу јавног превоза.	ПУ		

2.1.4.	„Оператер услуге јавног превоза”	01. 2.1.41.	<i>Оператор јавног превоза путника</i> је железнички превозник који пружа услуге јавног превоза путника;	ПУ		
2.1.5.- 2.1.9.	„обавеза јавног превоза” „искључиво право” „надокнада за пружање јавне услуге” „непосредно додељивање” „уговор о јавним услугама”	01. 2.1.36.	<i>Обавеза јавног превоза путника</i> је захтев који је дефинисан или утврђен од стране надлежног органа у циљу обезбеђивања услуга јавног превоза железницом од општег интереса, а који железнички превозник, ако би поступао руководећи се само комерцијалним интересима, не би прихватио или га не би прихватио у истој мери или под истим условима без надокнаде; <i>Искључиво право</i> у смислу	ПУ		

		113.2.	овог члана је право којим се железнички превозник овлашћује да пружа одређене услуге јавног превоза путника железницом на одређеној траси воза или мрежи или на одређеном подручју, уз искључивање свих других железничких превозника;			
		2.1.34.	<i>Надокнада за обавезу јавног превоза</i> обухвата корист, нарочито финансијску, коју надлежни орган непосредно или посредно пружа из средстава јавних фондова током периода спровођења обавезе јавног превоза или у вези са тим периодом;			
		2.1.35.	<i>Непосредно додељивање</i> је додељивање уговора о обавези јавног превоза одређеном железничком превознику без претходног тендерског поступка; <i>Уговор о обавези јавног превоза</i> је уговор о јавним			

		2.1.66.	услугама превоза путника који закључују оператор јавног превоза путника и надлежни орган у складу са овим законом;			
2.1.10.-	„унутрашњи оператер”			НП	Одредба није применљива на железнички сектор у РС	
2.1.11.	„вредност”			НП	Одредба није применљива на железнички сектор у РС	
2.1.12.	„опште правило”	01. 2.1.42.	<i>Опште правило</i> је мера која се без дискриминације примењује на све услуге јавног превоза путника исте врсте на одређеним релацијама за које је	ПУ		

			одговоран надлежни орган;			
2.1.13.	„интегрисане услуге јавног превоза путника”	01. 2.1.22.	<i>Јавни превоз путника од општег интереса обухвата услуге железничког превоза путника од општег економског интереса које се пружају јавности на недискриминаторској основи и континуирано;</i>	ПУ		
3.1-3.2.	Уговори о јавним услугама и општа правила	01. 112.1-3.	Права, обавезе и одговорности железничког превозника и надлежног органа у вези са обавезом јавног превоза уређују се управним уговором о обавези јавног превоза. Изузетно од одредбе става 1. овог члана, обавезе јавног превоза које за циљ имају одређивање максималних тарифа за све путнике или за одређене категорије путника такође могу бити уређене општим правилима.	ПУ		

			<p>Надлежни орган пружа железничком превознику надокнаду за обавезу јавног превоза у износу нето финансијског резултата, позитивног или негативног, за настале трошкове и остварене приходе у складу са тарифним обавезама установљеним општим правилима на начин који онемогућује исплату превисоке надокнаде за обавезу јавног превоза.</p> <p>Надлежни орган задржава право да обавезе јавног превоза за које су одређене максималне тарифе укључи у уговоре о тим обавезама.</p>			
3.3.	<p>Могућност изузећа од примене Уредбе на општа правила о компензацији за јавни превоз за одређене категорије путника</p>	01. 112.2.	<p>Изузетно од одредбе става 1. овог члана, обавезе јавног превоза које за циљ имају одређивање максималних тарифа за све путнике или за одређене категорије путника такође могу бити регулисане општим</p>	ПУ		

			правилима.			
4.	Обавезни садржај уговора о јавним услугама и општих правила; трајање уговора о јавним услугама; поштовање одређених стандарда квалитета	01. 113.	<p>Уговор о обавези јавног превоза и општа правила садрже нарочито одредбе којима се:</p> <p>1) јасно утврђују обавезе железничког превозника које се односе на обавезу јавног превоза, као и релације на које се та обавеза односи;</p> <p>2) утврђују параметри на основу којих се израчунава износ надокнаде за обавезу јавног превоза, као и природа и обим евентуално додељених искључивих права, на начин који онемогућује исплату превисоке надокнаде за обавезу јавног превоза, односно тако да се онемогући да износ те надокнаде премаши износ потребан да се покрију нето финансијски резултати</p>	ПУ		

			<p>учињених трошкова и остварених прихода вршењем обавезе јавног превоза, узимајући у обзир део прихода који задржава железнички превозник и примерену добит;</p> <p>3) уређује подела трошкова везаних за обавезу јавног превоза. Ови трошкови посебно могу укључивати трошкове за особље, енергију, цене приступа железничкој инфраструктури, одржавање и поправку возних средстава и инсталације неопходне за обавезу јавног превоза, фиксне трошкове и одговарајући повраћај капитала;</p> <p>4) уређује подела прихода од продаје карата, односно који приход железнички превозник може задржати, исплатити га надлежном органу, или се може поделити између њих;</p> <p>5) одређује трајање</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>уговора о обавези јавног превоза;</p> <p>6) утврђују захтеви квалитета укључујући обезбеђивање приступачног прелаза за путнике са инвалидитетом, уколико надлежни орган, у складу са законом, захтева од железничког превозника да поштује одређене захтеве квалитета;</p> <p>7) утврђује ниво квалитета услуге коју обезбеђује железнички превозник (континуитет, редовитост, поузданост, капацитети, приступачност за путнике са инвалидитетом, минимални стандарди квалитета извршења обавезе јавног превоза - информисање, расположивост и издавање возних карата и сл.);</p> <p>8) дефинишу показатељи за оцену квалитета уговорене обавезе јавног превоза, са обрасцима табела које</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		114.2.-4.	<p>попуњава железнички превозник и доставља надлежном органу;</p> <p>9) утврђује обавеза железничког превозника да извештава надлежни орган о реализацији уговорних обавеза, укључујући начин и динамику извештавања, уз прописане обрасце извештаја које железнички превозник доставља надлежном органу;</p> <p>10) дефинишу последице неизвршавања или неуредног извршавања уговорних обавеза;</p> <p>11) утврђује поступак измене уговора.</p> <p>У случају доделе уговора из става 1. тачка 1) овог члана, уговор о обавези јавног превоза не може трајати дуже од десет година, а у случају доделе уговора из става 1. тачка 2) овог члана, уговор о обавези јавног превоза не може трајати дуже од 15</p>		
--	--	-----------	---	--	--

			<p>година.</p> <p>Изузетно од става 2. овог члана, трајање уговора о обавези јавног превоза, имајући у виду услове амортизације средстава, по потреби се може продужити за највише половину трајања уговора из става 2. овог члана, ако железнички превозник обезбеђује средства која чине значајан део укупних средстава потребних за извршење обавезе јавног превоза обухваћених уговором о обавези јавног превоза и повезана су првенствено са услугама превоза путника које су обухваћене уговором о обавези јавног превоза.</p> <p>Ако је то оправдано амортизацијом капитала у вези са изузетним инвестицијама у железничку инфраструктуру и возна средства и ако је уговор додељен у конкурентском тендерском поступку, уговор о јавном превозу може трајати и дуже.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		93.	<p>Железнички превозници дефинишу стандарде квалитета услуга превоза путника и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга.</p> <p>Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Информације и карте; 2) Тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у пружању услуга; 3) Укидање услуга; 4) Чистоћу возних средстава (квалитет ваздуха у вагонима, хигијена санитарних просторија у вагонима, итд.); 5) Анкету о задовољству корисника; 6) Поступање по притужбама; 7) Пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу. 			
--	--	-----	---	--	--	--

5.1.	Изузимање од примене одредаба ове уредбе код додељивања уговора о јавним услугама	01. 112.	<p>Права, обавезе и одговорности железничког превозника и надлежног органа у вези са обавезом јавног превоза уређују се уговором о обавези јавног превоза.</p> <p>Изузетно од одредбе става 1. овог члана, обавезе јавног превоза које за циљ имају одређивање максималних тарифа за све путнике или за одређене категорије путника такође могу бити регулисане општим правилима.</p> <p>Надлежни орган пружа железничком превознику надокнаду за обавезу јавног превоза у износу нето финансијског резултата, позитивног или негативног, за настале</p>	ПУ		

			<p>трошкове и остварене приходе у складу са тарифним обавезама установљеним општим правилима на начин који онемогућује исплату превисоке надокнаде за обавезу јавног превоза. Надлежни орган задржава право да обавезе јавног превоза за које су одређене максималне тарифе укључи у уговоре о тим обавезама.</p> <p>Надокнаде за обавезе јавног превоза по закљученим уговорима о обавези јавног превоза или са општим правилима, морају се обрачунавати у складу са правилима о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза, које прописује Влада.</p>			
5.2.	Пружање услуге јавног превоза од стране интерног оператера.			НУ	Није обавеза држава чланица.	

5.3.	Додела уговора о јавном превозу путем јавног конкурса.	01. 115.	<p>Јавни конкурс за доделу уговора о обавези јавног превоза спроводи надлежни орган из члана 111. овог закона уз поштовање начела транспарентности и недискриминације.</p> <p>Надлежни орган је обавезан да чува поверљивост свих техничких, економских, финансијских и других података из достављене понуде.</p> <p>Ако није другачије предвиђено законом или судском одлуком или конкурсном документацијом, ниједна страна у преговорима не може трећем лицу открити техничке, ценовне или друге елементе у вези са разговорима, комуникацијом или преговорима без сагласности друге стране.</p> <p>На тајност документације у поступцима доделе уговора о обавези јавног превоза примењују се</p>	ПУ		
------	--	-------------	--	----	--	--

		<p>одредбе закона којим се уређују јавне набавке.</p> <p>Надлежани органи су дужни да најмање једну годину пре објављивања позива за подношење понуда или једну годину пре непосредне доделе, у Службеном гласнику РС буду објављене бар следеће информације:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) назив и адреса надлежног органа; 2) предвиђени начин додељивања; 3) услуге и подручја која могу бити обухваћена доделом. <p>Надлежни органи могу одлучити да ове информације не објаве ако се уговор о обавези јавног превоза односи на пружање услуга јавног превоза путника у обиму до 50.000 km.</p> <p>Ако после објављивања дође до измене информација, надлежни орган ће без одлагања објавити исправку. Таква исправка</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>не доводи у питање утврђени дан директне доделе или позива за учешће на тендеру.</p> <p>Надлежни органи могу захтевати да изабрани оператер јавног превоза особљу које је претходно било ангажовано на пружању услуга додели сва права која би им била на располагању да је дошло до промене послодавца у смислу закона којим се уређује област рада. Ако надлежни органи од оператора јавног превоза захтевају да поштује одређене социјалне стандарде, ти стандарди ће бити садржани у конкурсној документацији и у уговорима о обавези јавног превоза, као и списак особља на које се такви захтеви односе, уз транспарентан приказ свих детаља који се тичу њихових уговорних права и услова под којима се сматра да су запослени повезани са услугама.</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>Ако надлежни органи захтевају од оператора јавног превоза да поштује одређене стандарде квалитета, ови стандарди се укључују у конкурсну документацију и у уговоре о обавези јавног превоза.</p> <p>Конкурсна документација и уговори о обавези јавног превоза на транспарентан начин утврђују да ли и у ком обиму постоји могућност закључења подуговора. У случају подуговорања, оператор којем је у складу са овим законом поверено вршење услуга јавног превоза путника дужан је да сам пружа већи део тих услуга. Уговор о обавези јавног превоза утврђује услове подуговарања у складу са законом којим се уређују јавне набавке.</p> <p>На поступак и начин доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса, у делу који није уређен овим законом, сходно се</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			примењују одредбе закона којим се уређују јавне набавке.			
5.4.	Могућност непосредне доделе уговора о јавном превозу у зависности од вредности услуга, километраже или величине предузећа.			НП	Дискрециона одредба	
5.5.	Могућност предузимања ванредних мера у случају прекида пружања услуга или непосредног ризика од такве ситуације.			НП	Дискрециона одредба	
5.6.	Непосредна додела уговора о јавним услугама превоза железницом.	01. 116.3.	У случају директне доделе уговора о обавези јавног превоза, надлежни орган ће објавити следеће информације у року од једне године од доделе: име уговарача, његову власничку структуру и, ако је потребно, име једног или више лица која врше контролу; трајање уговора о јавним услугама; опис услуга превоза које се пружају; опис параметара финансијске надокнаде за обавезу јавног превоза;	ПУ		

			<p>циљни квалитет, као што су тачност и поузданост и предвиђене награде и казнене мере; услове који се односе на неопходна средства.</p> <p>На захтев заинтересованих лица, надлежни орган доставља информацију о разлозима на којима се заснива одлука о непосредној додели уговора о јавном превозу</p>			
5.7.	Начин провере одлука донетих у складу са одредбама ст. 2. и 6. ове уредбе	01. 115.11. 116.4.	<p>На поступак и начин доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса, у делу који није уређен овим законом, сходно се примењују одредбе закона којим се уређују јавне набавке.</p> <p>На захтев заинтересованих лица, надлежни орган доставља информацију о разлозима на којима се заснива одлука о непосредној додели уговора о јавном превозу.</p>	ДУ	Предлог закона упућује на супсидијарну примену закона којим се уређују јвне набавке, а којим је уређен и начин провере донетих одлука.	

6.1.	Надокнада за јавне услуге	01. 112.4. 02. 1.1.	<p>Надокнаде за обавезе јавног превоза по закљученим уговорима о обавези јавног превоза или са општим правилима, морају се обрачунавати у складу са правилима о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза, које прописује Влада подзаконским актом.</p> <p>Овим правилима се утврђује начин обрачунавања надокнаде за обавезу јавног превоза по закљученим уговорима о обавези јавног превоза или општим правилима (у даљем тексту: Надокнада), у складу са законом којим се уређује железница</p>	ПУ		

6.2.	Информисање Европске комисије.			НП	Ова одредба је по својој природи таква да је могућност њене примене и транспозиције искључиво везана за статус субјекта обавезе, односно за чланство у ЕУ. Док не постане чланица ЕУ Република Србија, из објективних разлога који произлазе из природе ове одредбе, неће моћи да имплементира нити примењује ову одредбу	
------	--------------------------------	--	--	----	---	--

7.1.	Објављивање извештаја о утврђеним обавезама јавног превоза	01. 116.1.	Надлежни орган једном годишње објављује на својој интернет страници извештај о утврђеним обавезама јавног превоза, изабраним железничким превозницима и исплатама надокнада за обавезу јавног превоза и искључивим правима додељеним изабраним железничким превозницима на име те надокнаде.	ПУ		
7.2.	Објављивања позива за тендерски поступак у Службеном листу ЕУ	01. 115.5-7.	Надлежани органи су дужни да најмање једну годину пре објављивања позива за подношење понуда или једну годину пре непосредне доделе, у Службеном гласнику РС буду објављене бар следеће информације: 1) назив и адреса надлежног органа; 2) предвиђени начин додељивања; 3) услуге и подручја која могу бити обухваћена доделом. Надлежни органи могу	ПУ		

			<p>одлучити да ове информације не објаве уколико се уговор о обавези јавног превоза односи на пружање услуга јавног превоза путника у обиму до 50.000 km.</p> <p>Ако након објављивања дође до измене информација, надлежни орган ће без одлагања објавити исправку. Таква исправка не доводи у питање утврђени датум директне доделе или позива за учешће на тендеру.</p>			
7.3.	Објављивање информација о директној додели уговора о јавним услугама превоза железницом.	01. 116.3.	У случају директне доделе уговора о обавези јавног превоза, надлежни орган ће објавити следеће информације у року од једне године од доделе: име уговорача, његову власничку структуру и, ако је потребно, име једног или више лица која врше контролу; трајање уговора о јавним услугама; опис услуга превоза које се пружају; опис параметара	ПУ		

			финансијске надокнаде за обавезу јавног превоза; циљни квалитет, као што су тачност и поузданост и предвиђене награде и казнене мере; услове који се односе на неопходна средства.			
7.4.	Достављање разлога за непосредну доделу уговора о јавним услугама, на захтев заинтересоване стране	01. 116.4.	На захтев заинтересованих лица, надлежни орган доставља информацију о разлозима на којима се заснива одлука о непосредној додели уговора о јавном превозу.	ПУ		
8.	Прелазни период			НП	Примена ове одредбе обавеза је само државе чланице ЕУ, те ће Република Србија своје обавезе испунити када се за то створе услови	
9.	Усклађеност са Уговором			НП	Примена ове одредбе обавеза је само државе	

					чланице ЕУ, те ће Република Србија своје обавезе испунити када се за то створе услови	
10.	Стављање ван снаге			НП	Примена ове одредбе обавеза је само државе чланице ЕУ, те ће Република Србија своје обавезе испунити када се за то створе услови	
11.	Извештавање			НП	Примена ове одредбе обавеза је само државе чланице ЕУ, те ће Република Србија своје обавезе испунити када се за то створе услови	

12.	Ступање на снагу			НП	Ова одредба је по својој природи таква да је могућност њене примене и транспозиције искључиво везана за статус субјекта обавезе, односно за чланство у ЕУ. Док не постане чланица ЕУ Република Србија, из објективних разлога који произлазе из природе ове одредбе, неће моћи да имплементира нити примењује ову одредбу	
-----	------------------	--	--	----	---	--

А	Правила о надокнади у случајевима из члана 6. став 1. ове уредбе	02 1.1-5.	<p>Правила о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза</p> <p>1. Предмет правила</p> <p>Овим правилима се утврђује начин обрачунавања надокнаде за обавезу јавног превоза по закљученим уговорима о обавези јавног превоза или општим правилима (у даљем тексту: Надокнада), у складу са законом којим се уређује железница.</p> <p>2. Максималан износ надокнаде</p> <p>Надокнада не може премашити износ који одговара нето финансијском резултату, односно ефекту, позитивном или негативном, који извршавање обавезе јавног превоза има на приходе и расходе железничког превозника.</p> <p>Резултати се оцењују</p>	ПУ		
---	--	--------------	---	----	--	--

			<p>поређењем ситуације у којој се обавеза пружања јавног превоза извршава, са ситуацијом која би наступила кад се ова обавеза не би извршавала.</p> <p>За израчунавање нето финансијског резултата користи се следеће правило:</p> <p>трошкови настали у вези са обавезом или скупом обавеза пружања услуга јавног превоза које намећу надлежни органи, који су садржани у уговору о обавези јавног превоза и/или општем правилу, минус позитивни финансијски резултати остварени на мрежи на којој се врши утврђена обавеза јавног превоза, минус прилив од наплаћених тарифа или било којих других прихода остварених током извршавања утврђене обавезе пружања услуге</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>јавног превоза, плус примерена добит, једнако нето финансијски резултат.</p> <p>Израчунавање износа нето финансијског резултата се врши по формули:</p> $N = T - P - PT + PD$ <p>N - нето финансијски резултат</p> <p>T - трошкови који настају у вези са обавезом јавног превоза</p> <p>P - приходи остварени од превоза путника на основу обавезе јавног превоза</p> <p>PT - приход од наплаћених тарифа или било који други приход који настаје током извршавања утврђене обавезе јавног превоза</p> <p>PD - примерена добит</p> <p>"Примерена добит" означава стопу повраћаја капитала која је</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>убичајена за дотични сектор, а којом се узима у обзир ризик или одсуство ризика којем се излаже пружалац услуга јавног превоза услед интервенције надлежног органа.</p> <p>Поштовање обавезе јавног превоза може утицати на могуће превозне активности железничког превозника и изван утврђене обавезе јавног превоза. Стога, да би се избегла превисока или недовољна надокнада, приликом обрачуна нето финансијских резултата узимају се у обзир мерљиви финансијски ефекти на дотичне мреже железничког превозника.</p> <p>Трошкови и приходи морају се обрачунавати у складу са важећим рачуноводственим и пореским прописима.</p> <p>3. Обавеза раздвајања</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>рачуна</p> <p>У циљу повећања транспарентности и избегавања прекомерног финансирања, ако пружалац услуга јавног превоза, поред услуга за које прима надокнаду и које подлежу обавези пружања услуга јавног превоза, такође обавља и друге активности, рачуни за такве услуге јавног превоза морају бити раздвојени, тако да буду задовољени следећи услови:</p> <p>1) пословни рачуни за сваку од ових активности морају бити издвојени, а однос одговарајуће имовине и фиксних трошкова мора бити одређен у складу са важећим рачуноводственим и пореским прописима;</p> <p>2) варијабилни трошкови, одговарајућа издвајања за</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>фиксне трошкове и примерена добит у вези са било којом другом активношћу пружаоца услуга јавног превоза никако се не могу стављати на рачун за обављање утврђене обавезе јавног превоза;</p> <p>3) трошкови извршења обавезе јавног превоза морају бити уравнотежени са пословним приходом и исплатама од стране надлежних органа, без могућности преноса прихода у други сектор активности пружаоца услуга јавног превоза.</p> <p>4. Начин пружања надокнаде</p> <p>Начин пружања надокнаде мора подстицати одржавање или развој:</p> <p>1) ефикасног управљања од стране пружаоца услуга јавног превоза, које може бити предмет</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>објективне процене;</p> <p>2) довољно високог стандарда пружања услуга превоза путника.</p> <p>5. Методологија обрачунавања висине надокнаде</p> <p>Обрачун трошкова и прихода који настају у вези са обавезом јавног превоза врши се за наредну годину на основу рачуноводствених података железничког превозника из претходне пословне године. Износ надокнаде израчунава се на тај начин што се укупни трошкови и приходи обрачунати за претходну пословну годину коригују корективним факторима (планирани возни километри, планирана промена прихода, очекивана инфлација, промена цене енергената на тржишту, повећање</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			односно смањење плата запослених итд.).			
--	--	--	--	--	--	--

<p>1. Назив прописа Европске уније: Уредба (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, ОЈ L 315, 3.12.2007. Regulation (EC) no 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations, OJ L 315, 3.12.2007.</p>	<p>2. „CELEX” ознака ЕУ прописа: 32007R1371</p>
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>4. Датум израде табеле: 26.10.2017.</p>
<p>5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније: 01 Предлог закона о железници Draft Law on Railways 02 Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 38/15) Law on Contracts in Railway Transport („Official Gazette RS”, no 38/15)</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2016-491</p>
<p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:</p>	

а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ,	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност	Напомена о усклађености

				делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП)	или непреносиво т	
1.	Предмет уредбе Овом уредбом утврђују се правила о следећем: а) информацијама које пружају железничка предузећа, закључивању уговора о превозу, издавању карата и примени Компјутеризованог система за информације и резервације у железничком превозу, б) одговорности железничких предузећа и обавези осигурања путника и пртљага, в) обавезама железничких предузећа према путницима у случају кашњења, г) заштити, и пружању помоћи особама са инвалидитетом и	01. 93.	Железнички превозници дефинишу стандарде квалитета услуга превоза путника и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга. Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата: 8) Информације и карте; 9) Тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у пружању услуга; 10) Укидање услуга; 11) Чистоћу возних средстава (квалитет ваздуха у вагонима, хигијена санитарних просторија у	ПУ		

	особама са смањеном покретљивошћу које путују железницом, д) дефинисању и праћењу стандарда квалитета услуга, руковођењу ризицима за личну безбедност путника и обради жалби, и њ) општим правилима примене Уредбе.		вагонима, итд.); 12) Анкету о задовољству корисника; 13) Поступање по притужбама; 14) Пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.			
2.1 -2.2	<p>Подручје примене</p> <p>1. Ова уредба се примењује на сва путовања железницом и услуге на нивоу Заједнице које пружа једно или више железничких предузећа која имају лиценцу за рад у складу са Уредбом Савета 95/18/ЕЗ од 19. јуна 1995. године о лиценцирању железничких предузећа.</p> <p>2. Ова уредба не примењује се на</p>	02. 1.	<p>Овим законом уређују се уговорни и други облигациони односи у области јавног превоза путника и ствари у унутрашњем железничком саобраћају.</p> <p>Одредбе овог закона примењују се и на међународни железнички саобраћај, ако потврђеним међународним уговором или прописом није одређено другачије.</p>	ПУ		

	железничка предузећа и услуге превоза које немају лиценцу у складу са Уредбом 95/18/ЕЗ.			НП		
				НП		
				НП		

--	--	--	--	--	--	--

				НП		
2.3-7	3. Од ступања ове уредбе на снагу, чланови 9, 11, 12, 19, 20. став 1. и 26 примењују се на све услуге у железничком			НП	Део ове одредбе односи се на надлежност ЕК.	

	<p>превозу путника на нивоу Заједнице.</p> <p>4. Са изузетком одредби дефинисаних у ставу 3, држава чланица може, на транспарентан и недискриминативан начин, одобрити изузеће за период до пет година, који се може обновити два пута на периоде до пет година, од примене одредби ове уредбе на домаће услуге у железничком превозу путника саобраћаја.</p> <p>5. Са изузетком одредби наведених у ставу 3. овог члана, држава чланица може изузети од примене одредби ове уредбе услуге у градском, приградском и регионалном железничком превозу путника. Како би разликовала услуге у градском, приградском</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>и регионалном железничком превозу путника, државе чланице примењују дефиниције садржане у Директиви Савета 91/440/ЕЕЗ од 29. јула 1991. године о развоју железница Заједнице. Приликом примене ових дефиниција, државе чланице узимају у обзир следеће критеријуме: раздаљину, учесталост услуге, број предвиђених заустављања, ангажованих возних средстава, схеме издавања карата, кретања у броју путника у периодима са највишим и најнижим прометом, шифре возова и редове вожње.</p> <p>б. На период од најдуже пет година, држава чланица може, на транспарентан и недискриминативан</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>начин, одобрити изузеће, које се може обновити, од примене одредби ове уредбе на одређене услуге или путовања када се значајан део услуге у железничком превозу путника, укључујући барем једну предвиђену станицу, врши изван територије Заједнице.</p> <p>7. Државе чланице информичу Комисију о изузећима одобреним у складу са ставовима 4, 5. и 6. Комисија предузима адекватне мере уколико сматра да овакво изузеће није у складу са одредбама овог члана. Комисија подноси извештај Европском парламенту и Савету најкасније до 3. децембра 2014. године о изузећима одобреним у складу са ставовима 4, 5. и 6.</p>					
3.	Дефиниције	01. 2.1.10.	1) <i>железнички превозник</i> је привредно	ПУ		

	<p>За потребе ове Уредбе примењују се следеће дефиниције:</p> <p>1. „железничко предузеће” значи железничко предузеће као што је дефинисано чланом 2. Директиве 2001/14/ЕЗ и сва друга јавна или приватна предузећа чија делатност јесте превоз роба и/или путника железницом при чему се подразумева да предузеће мора обезбедити вучу; ово подразумева и предузећа која обезбеђују само вучу;</p> <p>2. „превозник” значи железничко предузеће које је уговорна страна и са којим путник закључује уговор о превозу или низ узастопних железничких предузећа која су одговорна по основу овог уговора;</p>	<p>02. 5.1.4.</p>	<p>друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга железничког превоза робе и/или путника и коме је издата лиценца, уз обавезу да обезбеди вучу, или које обезбеђује само вучу. Железничким превозником сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за сопствене потребе;</p> <p>Железнички превозник (у даљем тексту: превозник) је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или ствари и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче</p>			
--	--	-----------------------	--	--	--	--

	<p>3. „извршни превозник” значи железничко предузеће, које није закључило уговор о превозу са путником, али којем је железничко предузеће које је уговорна страна поверило, у целости или делимично, извршење превоза железницом;</p> <p>4. “управљач инфраструктуре” значи свако тело или предузеће које је одговорно посебно за успостављање и одржавање железничке инфраструктуре, или неког њеног дела, као што је дефинисано у члану 3. Директиве 91/440/ЕЕЗ, што може укључити и управљање системима за контролу и безбедност инфраструктуре; функције управљача инфраструктуре на мрежи или делу мреже могу се доделити</p>	<p>02. 5.1.5.</p> <p>01. 2.1.69.</p> <p>01.</p>	<p>возова. Превозник може бити уговорни превозник или узастопни превозник.</p> <p><i>Извршни превозник</i> је превозник који није закључио уговор о превозу са путником или пошилиаоцем, а коме је уговорни превозник поверио извршење превоза потпуно или делимично;</p> <p><i>Управљач инфраструктуре</i> је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;</p> <p><i>Управљач станице</i> је</p>			
--	--	---	---	--	--	--

	<p>различитим телима или предузећима;</p> <p>5. „управник станице“ значи организациони субјект у држави чланици, коме је поверена одговорност за управљање железничком станицом и који може бити управљач инфраструктуре;</p> <p>6. „организатор путовања” значи организатор или малопродајник, који није железничко предузеће, у смислу члана 2, тачке 2) и 3) Уредбе 90/314/ЕЕЗ;</p> <p>7. „ продавац карата“ значи сваки трговац на мало услуга железничког превоза који закључује уговоре о превозу и продаје карте у име</p>	<p>2.1.70.</p> <p>02. 5.1.19.</p> <p>02. 5.1.30.</p>	<p>организациони субјект коме је поверена одговорност за управљање железничком станицом и који може бити управљач инфраструктуре;</p> <p>Наручилац превоза је лице које, у своје име, а за рачун другог лица, закључује са превозником уговор о превозу путника;</p> <p>Продавац карата је лице које продаје карте у име и за рачун железничког предузећа;</p>	<p>ДУ</p>	<p>Дефиниција је прилагођена начину функционисања продаје карата у железничком</p>	
--	---	--	--	-----------	--	--

	<p>железничког предузећа или за сопствени рачун;</p> <p>8. „уговор о превозу” значи уговор о превозу за финансијску надокнаду или бесплатно закључен између железничког предузећа или продавца карата и путника за пружање једне или више услуга превоза;</p> <p>9. „резервација” значи овлашћење, на папиру или у електронском облику, којим се даје право лицу које се превози на претходно потврђени персонализовани аранжман превоза;</p> <p>10. „директна карта” значи карта или карте које представљају уговор о превозу за коришћење узастопних железничких услуга које пружа једно или</p>	<p>01. 2.1.67.</p> <p>01. 2.1.59.</p> <p>01. 2.1.5.</p>	<p><i>Уговор о превозу путника</i> је уговор о превозу уз финансијску накнаду или бесплатно закључен између железничких превозника или продавца карата и путника за пружање једне или више услуга превоза;</p> <p><i>Резервација</i> је овлашћење, на папиру или у електронском облику, којим се даје право лицу које се превози на претходно потврђени персонализовани аранжман превоза;</p> <p><i>Јединствена карта</i> је карта или карте које представљају уговор о превозу за коришћење узастопних железничких услуга које пружа један или</p>		<p>превозу у РС.</p>	
--	--	---	---	--	----------------------	--

	<p>више железничких предузећа;</p> <p>11. „услуга железничког превоза путника у унутрашњем саобраћају” значи услуга у железничком превозу путника која не прелази границу државе чланице;</p> <p>12. „кашњење” значи временска разлика између времена предвиђеног доласка путника у складу са оглашеним редом вожње и времена његовог или њеног стварног или очекиваног доласка;</p> <p>13. „путна пропусница” или „сезонска карта” значи карта за неограничен број путовања која омогућује овлашћеном имаоцу путовање железницом на одређеном правцу или</p>	<p>02. 5.1.40.</p> <p>01. 95.5.</p> <p>02. 5.1.11.</p>	<p>више железничких превозника;</p> <p><i>Унутрашњи железничк и саобраћај</i> је превоз путника и ствари који отпочиње и завршава се на територији Републике Србије;</p> <p>Кашњење у смислу овог члана је временска разлика између времена предвиђеног доласка путника у складу са објављеним редом вожње и времена њиховог стварног или очекиваног доласка.</p> <p><i>Кашњење</i> је временска разлика између времена предвиђеног доласка воза у одређену станицу у складу са објављеним редом вожње и стварног, односно очекиваног времена доласка воза;</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>мрежи у току одређеног временског периода;</p> <p>14. „Комјутеризовани систем за информације и резервације у железничком превозу” (КСИРЖП) значи компјутеризовани систем који садржи информације о железничким услугама које нуде железничка предузећа; информације које се уносе у КСИРЖП о путничким услугама укључују следеће информације:</p> <p>(а) план и ред вожње услуга превоза путника;</p> <p>(б) расположивост</p>	<p>01. 2.1.53.</p> <p>01. 2.1.25.</p>	<p><i>Путна пропусница</i> или <i>сезонска карта</i> је карта за неограничен број путовања која омогућује овлашћеном имаоцу путовање железницом на одређеном правцу или мрежи у току одређеног временског периода;</p> <p><i>Компјутеризовани систем за информације и резервације у железничком превозу (КСИРЖП)</i> је компјутеризовани систем који садржи информације о железничким путничким услугама које нуде железнички превозници, као што су план и ред вожње за превоз путника, расположивост седишта за превоз путника, цене и посебни услови, приступачност возова за особе са инвалидитетом и особе</p>			
--	---	---	---	--	--	--

	<p>седишта за услуге превоза путника;</p> <p>(c) цене и посебне услове;</p> <p>(d) приступачност возова за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу ;</p> <p>(e) начине на које се могу извршити резервације или издати карте или директне карте у мери у којој су поједини или сви начини на располагању корисницима;</p> <p>15. „особа са инвалидитетом” или „особа са смањеном покретљивошћу” значи особа чија је покретљивост при коришћењу превоза</p>	<p>02. 5.1.17.</p>	<p>са смањеном покретљивошћу и начини на које се могу извршити резервације или издати карте или јединствене карте у мери у којој су поједини или сви начини на располагању корисницима;</p> <p><i>Лице са инвалидитетом</i> или лице са смањеном покретљивошћу је лице чија је покретљивост при коришћењу превоза смањена услед физичког инвалидитета (сензорног или</p>			
--	---	------------------------	--	--	--	--

	<p>смањена услед физичког инвалидитета (сензорног или локомоторног, трајног или привременог), интелектуалног инвалидитета или оштећења, или били ког другог узрока инвалидности, или је последица година, и чијем стању је неопходно посветити адекватну пажњу и прилагодити услуге које су на располагању свим путницима конкретним потребама ове особе;</p> <p>16. „Општи услови превоза” значи услови превозника у форми општих услова или тарифа које су правно на снази у свакој држави чланица и који су постали, закључивањем уговора о превозу, његов саставни део;</p> <p>17. „возило” значи</p>	<p>02. 5.1.36.</p>	<p>локомоторног, трајног или привременог), интелектуалног инвалидитета или оштећења, или било ког другог узрока инвалидности, или је последица година, и чијем стању је неопходно посветити адекватну пажњу и прилагодити услуге које су на располагању свим путницима, а које су прилагођене конкретним потребама овог лица;</p> <p>Тарифа је скуп подзаконских прописа, општих услова превоза и цена који заједно са овим законом чине јединствену целину прописа који се примењују у железничком саобраћају;</p> <p><i>Праћено возило је путнички аутомобил са</i></p>			
--	---	------------------------	---	--	--	--

	<p>моторно возило или приколица која се користи при превозу путника.</p>	<p>02 5.1.26.</p> <p>02. 5.1.12.</p>	<p>или без приколице или мотоцикл који се превози у истом возу у коме се превози и путник који поседује превозну исправу за то праћено возило;</p> <p><i>Кола су свако возило које саобраћа на сопственим точковима на железничкој прузи, без сопствене вуче.</i></p>			
4.	<p>Уговор о превозу</p> <p>Уз поштовање одредби овог поглавља, закључивање и реализација уговора о превозу и пружање информација и карте регулишу се одредбама Дела II и Дела III Анекса I.</p>	<p>01. 2.1.67.</p>	<p>Уговор о превозу путника је уговор о превозу уз финансијску накнаду или бесплатно закључен између железничких превозника или продавца карата и путника за пружање једне или више услуга превоза;</p>	ДУ	<p>Ова одредба је делом непреносива, из разлога што се односи на примену Директиве.</p>	

		02. 6.	Уговором о превозу путника превозник се обавезује да путника превезе од отпремне до упутне станице, а путник да превознику плати превозне трошкове.			
5.	Бицикл Железничка предузећа омогућавају путницима да у воз унесу бицикл, када је потребно за одређену новчану надокнаду, уколико се њима једноставно рукује, уколико ово не утиче неповољно на конкретну железничку услугу, и уколико то дозвољавају возна средства.	01. 97.	Железнички превозници омогућавају путницима да у воз за превоз путника унесу бицикл, када је прикладно, за одређену новчану накнаду, ако се њима једноставно рукује, ако ово не утиче неповољно на конкретну железничку услугу, и ако то дозвољавају железничка возна средства.	ПУ		
6.	Недопуштеност одрицања и прописивања ограничења 1. Обавезе према путницима у складу са овом уредбом не могу	01. 92.	Обавезе према путницима прописане овим законом не могу се ограничити нити је могуће одрећи их се, нарочито одступањем или рестриктивном клаузулом у уговору о	ПУ		

	<p>се ограничити нити је могуће одрећи их се, нарочито одступањем или рестриктивном клаузулом у уговору о превозу.</p> <p>2. Железничка предузећа путницима могу понудити повољније услове у уговору од услова дефинисаних у овој уредби.</p>	01. 92.2.	<p>превозу.</p> <p>Железнички превозници путницима могу понудити повољније услове превоза у односу на права утврђена овим законом.</p>			
7.	<p>Обавеза пружања информација о прекиду услуге</p> <p>Железничка предузећа или, када је потребно, надлежне власти одговорне за уговор о јавном железничком превозу морају објавити одговарајућим средствима, а пре саме примене, одлуке о прекиду услуга.</p>	01. 94.	<p>Железнички превозници или, када је применљиво, надлежни органи одговорни за уговор о обавези јавног превоза морају објавити одговарајућим средствима, а пре саме примене, одлуке о прекиду услуга.</p>	ПУ		
	Информације о			ПУ		

8.	<p>путовању</p> <p>1. Без утицаја на члан 10, железничка предузећа и продавци карата који нуде уговоре о превозу у име једног или више железничких предузећа пружају путницима, према захтеву, барем минимум информација које су дефинисане у Анексу II, Део I о путовању за које железничко предузеће нуди уговор о превозу. Продавци карата који нуде уговоре о превозу за свој рачун, и организатори путовања, пружају ове информације када год је то могуће.</p> <p>2. Железничка предузећа пружају путницима током путовања барем минимум информација који је наведен у Анексу II, Део II.</p>	01. 95.1-3.	<p>Железнички превозници и продавци карата који нуде уговоре о превозу путника у име једног или више железничких превозника пружају путницима, према захтеву, барем минимум информација о путовању, пре и у току путовања у регионалном, даљинском и међународном превозу, за које железнички превозник нуди уговор о превозу:</p> <p>1) пре путовања:</p> <p>(1) општи услови уговора,</p> <p>(2) ред вожње и услови најбржег путовања,</p> <p>(3) ред вожње и услови најјефтинијих цена карата</p> <p>(4) притупачност, услови приступа и постојање просторија у</p>			
----	---	----------------	--	--	--	--

	<p>3. Информације наведене у ставовима 1. и 2. пружају се у најприкладнијем облику. Нарочита пажња се посвећује у овом смислу потребама особа са слушним односно визуелним оштећењима.</p>		<p>возу намењених особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу (5) приступачност и услови приступа за бицикл, (6) расположивост седишта у вагонима, првој и другој класи као и кушет-колима и спаваћим колима, (7) активности које могу довести до ометања или кашњења услуге, (8) расположивост услуга у возу, (9) процедуре за подношење захтева за повраћај изгубљеног пртљага,</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>(10)процедуре за подношење притужби.</p> <p>2) током путовања:</p> <p>(1)услуге у возу</p> <p>(2)следећа станица,</p> <p>(3)кашњења</p> <p>(4)главне везне услуге</p> <p>(5)питања безбедности и сигурности.</p> <p>Продавци карата који нуде уговоре о превозу за свој рачун, и организатори путовања, пружају ове информације када год је то могуће.</p> <p>Информације из става 1. овог члана пружају се у најприкладнијем облику. Нарочита пажња се посвећује у овом смислу потребама особа са слушним односно визуелним оштећењима.</p>			
9.	Расположивост карата			ПУ		

	<p>директних карата и резервација</p> <p>1. Железничка предузећа и продавци карата нуде, када је то могуће, карте, директне карте и резервације.</p> <p>2. Без утицаја на став 4, железничка предузећа издају карте путницима на барем један од наведених начина продаје:</p> <p>(a) на шалтерима за продају карата или продајним аутоматима;</p> <p>(b) телефоном, преко Интернета или неке друге широко доступне информационе технологије;</p> <p>(c) у возу.</p> <p>3. Без утицаја на ставове 4. и 5,</p>	01. 96.	<p>Железнички превозници издају, где је могуће, карте, јединствене карте и резервације путницима на барем један од наведених начина продаје:</p> <p>1) на благајнама за продају карата или продајним аутоматима;</p> <p>2) телефоном, преко интернета или неке друге широко доступне информационе технологије;</p> <p>3) у возу.</p> <p>Без утицаја на ставове 3. и 4. овог члана, железнички превозници издају карте за пружање услуга у складу са уговором о обавези јавног превоза на барем један од наведених</p>			
--	--	------------	---	--	--	--

	<p>железничка предузећа издају карте за пружање услуга у складу са уговорима о јавној услузи на барем један од наведених начина продаје:</p> <p>(а) на шалтерима за продају карата или продајним аутоматима;</p> <p>(б) у возу.</p> <p>4. Железничка предузећа морају понудити могућност куповине карата за њихове услуге у возу, осим када је ово ограничено или онемогућено из разлога безбедности или политике борбе против злоупотребе или обавезног поседовања резервације или оправданих пословних разлога.</p> <p>5. Када на станици поласка не постоји шалтер за продају</p>		<p>начина продаје:</p> <p>1) на благајнама за продају карата или продајним аутоматима;</p> <p>2) у возу.</p> <p>Железнички превозници морају понудити могућност куповине карата за њихове услуге у возу, осим када је ово ограничено или онемогућено из разлога безбедности или политике борбе против злоупотребе или обавезног поседовања резервације или оправданих пословних разлога.</p> <p>Када на станици поласка не постоји благајна за продају карата или продајни аутомат, путници на станици морају бити обавештени о:</p> <p>1) могућности за куповину карата телефоном или преко Интернета или у возу, као и</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>карата или продајни аутомат, путници на станици морају бити обавештени о:</p> <p>(а) могућности за куповину карата телефоном или преко Интернета или у возу, као и о процедурама за такву куповину;</p> <p>(б) најближој железничкој станици или месту на којем постоји шалтер за продају карата односно продајни аутомат.</p>		<p>о процедурама за такву куповину;</p> <p>2) најближој железничкој станици или месту на којем постоји благајна за продају карата односно продајни аутомат.</p>			
10.1	<p>Системи за информације о путовању и резервације</p> <p>1. Како би пружили информације и издали карте наведене у овој уредби, железничка предузећа и продавци карата морају користити КСИРЖП, успостављен у складу са процедурама из овог члана.</p>	01.95.4.	<p>Ради пружања информација и издавања карата железнички превозник и продавац карата морају користити КСИРЖП, успостављен у складу са техничким спецификацијама које се утврђују у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система.</p>	ПУ		

	<p>2. Техничке спецификације интероперабилности (ТСИ) на које упућује Директива 2001/16/ЕЗ примењују се за потребе ове уредбе.</p> <p>3. Комисија ће, на основу предлога који поднесе Европска железничка агенција (ЕЖА), усвојити ТСИ о телематским апликацијама за путнике до 3. децембра 2010. године. ТСИ омогућује издавање информација, наведених у Анексу II, и карата у складу са одредбама ове уредбе.</p> <p>4. Железничка предузећа прилагођавају свој КСИРЖСП захтевима дефинисаним у ТСИ у складу са планом распоређивања дефинисаним у ТСИ.</p>			НУ	<p>Није материја уређивања Предлога закона. Обавезност ТСИ је предмет закона којим се уређује интероперабилност железничког система.</p>	
--	---	--	--	----	--	--

	<p>5. Уз поштовање одредби Директиве 95/46/ЕЗ, ниједно железничко предузеће или продавац карата не сме да открије личне податке о појединачним резервацијама другом железничком предузећу односно продавцу карата.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

11.	<p>Одговорност за путнике и пртљаг Уз поштовање одредби овог поглавља, а без утицаја на важеће национално законодавство које предвиђа даљу накнаду штете, одговорност железничких предузећа у погледу путника и њиховог пртљага регулисано је у главама I, III и IV Дела IV, Делу VI и Делу VII Анекса I.</p>	02. 18.	<p>Превозник одговара за штету насталу због смрти, телесне повреде или нарушеног здравља путника проузрокованих несрећом у току превоза, односно док се путник налазио у возу или док је улазио у воз или излазио из воза који се налази у станици у стању мировања, као и за штету насталу због закашњења воза или прекида путовања за који је одговоран превозник. Превозник одговара кориснику за штету коју проузрокују његови запослени и друга лица чије услуге превозник користи, у вршењу својих дужности. Управљач инфраструктуром преко којег се врши превоз, сматра се лицем чије</p>	ПУ		

		02 19.	<p>услуге превозник користи за обављање превоза.</p> <p>Превозник се потпуно или делимично ослобађа одговорности из члана 18. став 1. овог закона ако је:</p> <p>1) несрећа проузрокована околностима изван превоза које превозник, и поред настојања, имајући у виду специфичности случаја, није могао да избегне нити да отклони њихове последице;</p> <p>2) несрећа настала кривицом путника због понашања које није у складу са уобичајеним понашањем путника;</p> <p>3) несрећа настала кривицом трећег лица, а превозник, и поред настојања, имајући у виду специфичности случаја, није могао да га избегне нити да отклони његове</p>			
--	--	-----------	--	--	--	--

		02. 20.	<p>последиче.</p> <p>Превозник је одговоран путнику за губитак или штету проузроковану отказивањем воза или изгубљеном везом узрокованом закашњењем воза, а што има за последицу немогућност наставка путовања возом истог дана. Штете обухватају разумне трошкове смештаја, као и разумне трошкове настале због потребе обавештавања лица која чекају путнике.</p> <p>Превозник се ослобађа одговорности из става 1. овог члана кад је отказивање, кашњење или губитак везе настао због:</p> <p>1) околности које нису у вези са железничким саобраћајем, а које превозник, и поред предузимања адекватних мера, није могао избећи нити је</p>			
--	--	------------	---	--	--	--

			<p>могао спречити последнице; 2) кривице путника; 3) понашања трећих лица које превозник, и поред предузимања адекватних мера, није могао избећи и чије последнице није могао спречити. Други превозник који користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећим лицем.</p> <p>02. 21. За штету одговарају солидарно превозници који су учествовали у превозу, осим у случајевима када се јасно и недвосмислено може утврдити који превозник је проузроковао штету.</p> <p>02. 22. За штету насталу због смрти путника, као и за штету насталу због телесне повреде и нарушеног здравља</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>путника, проузроковане несрећом у току превоза, превозник одговара највише до 175000 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.</p> <p>За штету насталу због отказивања воза или прекида путовања узрокованог одговорношћу превозника, превозник одговара до износа плаћених превозних трошкова.</p> <p>Чак и када превозник оспори своју одговорност за телесну повреду путника, он мора учинити сваки разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица.</p> <p>Превозник је дужан да на захтев путника прими на превоз пртљаг и да га, уз</p>			
		02. 23.				

		02. 24.	<p>накнаду, превезе возом којим путник путује или, уз сагласност путника, другим возом. Живе животиње превозе се као пртљаг под условима прописаним тарифом. Бицикли се превозе као ручни пртљаг ако се уносе у кола предвиђена за овакав превоз. Превоз пртљага се може забранити или ограничити у одређеним возовима и одређеним станицама под условима прописаним тарифом или редом вожње. Превозник је дужан да за примљени пртљаг изда путнику превозну исправу.</p> <p>Ако путник одустане од путовања, превозник може задржати цео или одређен део износа плаћених превозних трошкова за пртљаг предвиђен тарифом.</p>			
--	--	------------	---	--	--	--

		02. 25.	<p>Превозник одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага од момента пријема на превоз до момента издавања, као и због закашњења у испоруци. Ако превоз који је предмет једног уговора о превозу, обавља више узастопних превозника, сваки наредни превозник преузимањем пртљага постаје страна у уговору о превозу у смислу отпреме пртљага у складу са тарифом.</p> <p>Превозник се ослобађа одговорности из става 1. овог члана ако је губитак, оштећење или закашњење у испоруци проузроковано кривицом путника, или околностима које превозник није могао да избегне нити да отклони њихове последице, као и због:</p>			
--	--	------------	--	--	--	--

		02. 26.	<p>1) непаковања или недовољног паковања пртљага;</p> <p>2) посебне природе пртљага;</p> <p>3) предаје на превоз пртљага искљученог од превоза у складу са тарифом.</p> <p>За штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага превозник је дужан да надокнади, и то:</p> <p>1) ако је висина штете доказана, накнаду штете у тој висини, али највише до 80 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије за сваки килограм бруто масе (у даљем тексту: маса) који недостаје, односно који је оштећен, а не више од 1200 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан</p>			
--	--	------------	--	--	--	--

			<p>исплате;</p> <p>2) ако висина штете није доказана, паушалну накнаду од 20 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије за сваки килограм масе који недостаје, односно који је оштећен, а не више од 300 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.</p> <p>Осим накнаде штете из става 1. овог члана, превозник је дужан да врати превозне трошкове, царинске дажбине и друге износе плаћене у вези са превозом изгубљеног пртљага.</p> <p>За штету насталу због закашњења у испоруци пртљага, превозник је дужан да за свака отпочета 24 часа, рачунајући од тренутка подношења захтева за</p>			
		02. 27.				

			<p>издавање, али највише за 14 дана, надокнади, и то:</p> <p>1) ако је висина штете доказана, укључујући и оштећење, накнаду штете у тој висини али највише до 0,80 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије за сваки килограм масе пртљага, издатог са закашњењем, а не више од 14 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате;</p> <p>2) ако висина штете није доказана, паушалну накнаду до 0,14 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије за сваки килограм масе пртљага, издатог са закашњењем, а не више од 2,80 евра у динарској</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.</p> <p>У случају потпуног губитка пртљага, накнада штете предвиђена у ставу 1. овог члана не може се наплатити ако је наплаћена штета из члана 26. овог закона.</p> <p>У случају делимичног губитка пртљага, накнада штете предвиђена у ставу 1. овог члана плаћа се за део који није изгубљен. Одштета предвиђена овим чланом не може ни у ком случају бити већа од одштете коју би требало платити у случају потпуног губитка пртљага.</p> <p>Путник има право да у простор одређен за смештај путника унесе ручни пртљак који се може сместити на место предвиђено за ручни пртљак.</p>			
		02. 28.				

		02. 29.	<p>Ручни пртљаг путник сам чува.</p> <p>Превоз ручног пртљага који је дефинисан тарифом не наплаћује се, нити се издаје превозна исправа.</p> <p>Превоз прекомерног ручног пртљага који је дефинисан тарифом, превозник има право да наплати у складу са тарифом. За наплаћен превоз прекомерног ручног пртљага, превозник је дужан да изда путнику превозну исправу.</p> <p>Путник је дужан да превознику надокнади штету коју је проузроковао његов ручни пртљаг.</p> <p>Ако је губитак или оштећење ручног пртљага настало због околности које су проузроковале смрт, телесну повреду и нарушавање здравља путника, а за које је одговоран превозник,</p>		
--	--	------------	--	--	--

		02. 30.	<p>за насталу штету одговара превозник. Терет доказивања одговорности је на имаоцу права. Превозник се ослобађа одговорности из става 1. овог члана у случајевима из члана 19. овог закона.</p> <p>Накнада штете, по путнику, због потпуног или делимичног губитка или оштећења ручног пртљага не може бити већа од 1400 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.</p>			
12.	<p>Осигурање</p> <p>1. Обавеза утврђена у члану 9. Директиве 95/18/ЕЗ у погледу одговорности за путнике тумачи се као обавеза железничког предузећа да буде</p>	01. 81.9.	<p>Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе</p>	ПУ	<p>Регулисано је Законом о обавезном осигурању у саобраћају (чл. 8. и 14.)</p>	

	<p>адекватно осигурано или да успостави еквивалентне аранжмане за покриће његових одговорности сагласно овој уредби.</p> <p>2. Комисија ће поднети Европском парламенту и Савету извештај о дефинисању минималног износа осигурања за железничких предузећа до 3. децембра 2010. године. Уколико је то потребно, уз овај извештај биће достављени и прикладни предлози или препоруке у погледу овог питања.</p>		<p>и/или путника испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју одговорност у случају удеса, посебно када се ради о путницима, пртљагу, роби, поштанским пошиљкама или трећим лицима.</p>			
13.1-13.2	<p>Авансна исплата</p> <p>1. Уколико путник погине или је повређен, железничко предузеће ће на начин наведен у члану 26. став 5. Анекса I без одлагања, а никако касније од петнаест</p>	02. 22.1.	<p>За штету насталу због смрти путника, као и за штету насталу због телесне повреде и нарушеног здравља путника, проузроковане несрећом у току превоза, превозник одговара највише до 175000 евра у</p>	ДУ		<p>Не постоје технички услови за пуну примену</p>

	<p>дана након утврђивања идентитета физичког лица које има право на надокнаду, извршити авансну исплату у износу који је неопходан да се намире непосредне економске потребе пропорционално претрпљеној штети.</p> <p>2. Без утицаја на став 1, авансни износ не може бити мањи од 21.000 евра по путнику у случају смрти.</p>		<p>динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.</p>			
13.3	<p>Авансна исплата не представља признавање одговорности и може бити покривена каснијим износима исплаћеним на основу ове уредбе али је неповратна, осим у случајевима када је штета настала услед немара или кривицом путника или када особа која је примила</p>			НУ	<p>Предлог не предвиђа авансну исплату, па стога ова одредба не може бити транспонована.</p> <p>Усклађивање ће се извршити у даљем процесу</p>	

	авансну исплату није особа која има право на накнаду.				хармонизације, када се стекну економски услови за то.	
14.	Оспоравање одговорности Чак и када железничко предузеће оспори своју одговорност за физичку повреду путника, оно мора учинити сваки разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица.	02. 22.3.	Чак и када превозник оспори своју одговорност за телесну повреду путника, он мора учинити сваки разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица.	ПУ		
15.	Одговорност за кашњење, пропуштене везе и отказивања Уз поштовање одредби овог поглавља, одговорност железничких предузећа у погледу кашњења, пропуштене везе и отказивања регулисана је одредбама Главе II Дела IV Анекса I.	02. 20.1.	Превозник је одговоран путнику за губитак или штету проузроковану отказивањем воза или изгубљеном везом узрокованом закашњењем воза, а што има за последицу немогућност наставка путовања возом истог дана. Штете обухватају разумне трошкове смештаја, као и разумне трошкове настале због	ПУ		

		02. 20.2.	<p>потребе обавештавања лица која чекају путнике.</p> <p>Превозник се ослобађа одговорности из става 1. овог члана кад је отказивање, кашњење или губитак везе настао због:</p> <p>1) околности које нису у вези са железничким саобраћајем, а које превозник, и поред предузимања адекватних мера, није могао избећи нити је могао спречити последице;</p> <p>2) кривице путника;</p> <p>3) понашања трећих лица које превозник, и поред предузимања адекватних мера, није могао избећи и чије последице није могао спречити. Други превозник који користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећим лицем.</p>			
16.	Повраћај и	02.	Путник који због	ДУ		Нема

	<p>преусмеравање</p> <p>Када је оправдано очекивати да ће кашњење у доласку на крајњу дестинацију у складу са уговором о превозу бити дуже од 60 минута, путник истог тренутка може да изабере једну од следећих могућности:</p> <p>(а) повраћај пуне цене карте, под условима према којима је карта плаћена, за део или делове путовања који нису реализовани и за део или делове путовања који јесу реализовани уколико путовање не врши сврху у вези са оригиналним путним планом</p>	16.	<p>закашњења воза изгуби везу за наставак путовања или је због недоласка воза или сметње у саобраћају спречен да продужи путовање (прекид путовања) има право да:</p> <p>1) захтева да га превозник превезе до упутне станице првим следећим возом или, ако први следећи воз не саобраћа према истој упутној станици, на начин који одреди превозник, без додатне наплате;</p> <p>2) захтева да га превозник, без додатне наплате, врати са пртљагом у отпремну станицу, првим следећим возом који саобраћа према отпремној станици, и да му врати превозне трошкове у пуном износу;</p> <p>3) одустане од даљег путовања и да од превозника захтева</p>			финансијских услова
--	--	-----	--	--	--	---------------------

	<p>путника, као и за, када је то потребно, повратну услугу до места поласка у што краћем року. Исплата повраћаја врши се под истим условима као исплата надокнаде из члана 17; или</p> <p>(b) наставак или преусмеравање, под сличним условима превоза, до крајњег одредишта у што краћем року; или</p> <p>(c) наставак или преусмеравање, под сличним условима превоза, до крајњег одредишта каснијег датума</p>		<p>повраћај плаћених превозних трошкова за неискоришћени део пута у пуном износу.</p> <p>Превозник може тарифом прописати и додатне могућности обештећења путника.</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	према путниковој жељи.					
17.	<p>Надокнада цене карте</p> <p>1. Без губљења права на превоз, путник може захтевати надокнаду због кашњења од железничког предузећа уколико путника очекује кашњење између места одласка и доласка наведеног на карти за које није извршен повраћај цене карте у складу са чланом 16. Минимални износ надокнаде у случају кашњења износи:</p> <p>(a) 25% цене карте за кашњење у трајању од 60 до 119 минута,</p> <p>(b) 50 % цене карте за кашњење у трајању дужем од 120 минута.</p> <p>Путници који поседују путну пропусницу или</p>			НУ	Нема финансијских услова	

	<p>сезонску карту и које задесе учестала кашњења или отказивања током периода важности карте могу захтевати адекватну надокнаду од железничког предузећа у складу са одредбама железничког предузећа о надокнади. У овим одредбама наводе се критеријуми за утврђивање кашњења и израчунавање износа који је потребно надокнадити.</p> <p>Надокнада у случају кашњења израчунава се у односу на цену коју је путник стварно платио за услугу која извршена са закашњењем.</p> <p>Када уговор о превозу подразумева повратно путовање, надокнада за кашњење у одлазном или долазном делу путовања израчунава</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>се у у односу на половину цене плаћене за карту. На исти начин цена за услугу која је извршена са закашњењем према било ком другом облику уговора о превозу који омогућава путовање на неколико узастопних праваца израчунава се пропорционално пуном износу цене.</p> <p>Израчунавање периода кашњења не узима у обзир кашњења за која железничко предузеће може да докаже да се догодило изван територије на којој се примењује Уговор о оснивању Европске заједнице.</p> <p>2. Надокнада цене карте исплаћује се у року од једног месеца након примања захтева за надокнаду. Надокнада се може исплатити у ваучерима</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>односно другим услугама уколико су услови флексибилни (нарочито у погледу периода важности и дестинације). Надокнада се исплаћује у новцу на захтев путника.</p> <p>3. Надокнада цене карте не може се смањити као последица трошкова финансијских трансакција као што су таксе, трошкови телефонског разговора или цена марки. Железничко предузеће може увести минималан износ испод којег се надокнада не исплаћује. Овај минималан износ не може бити виши од 4 евра.</p> <p>4. Путник нема права на надокнаду уколико је обавештен о кашњењу пре куповине</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	карте, или уколико је период кашњења услед наставка друге услуге или преусмеравања краћи од 60 минута.					
18.	<p>Пружање помоћи</p> <p>1. У случају кашњења у доласку или одласку, железничко предузеће или управник станице морају информисати путнике о ситуацији и процењеном времену одласка и доласка чим ова информација буде расположива.</p> <p>2. У случају кашњења наведеног у ставу 1. дужем од 60 минута, путницима се бесплатно нуди и:</p> <p>(а) оброци и освежење у разумном односу на период чекања, уколико постоје у возу или на</p>			НУ	Разлози неусклађеност и су финансијске природе.	

	<p>станици, или се разумно могу набавити;</p> <p>(b) хотелски или други смештај, као и превоз од железничке станице до места смештаја, у случају боравка од једне или више ноћи или ако је потребан додатни боравак, где и када за ово постоје физичке могућности;</p> <p>(c) уколико је воз блокиран на прузи, превоз од воза до железничке станице, до алтернативног места поласка или до крајњег одредишта услуге, где и када је то физички могуће.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>3. Уколико железничка услуга не може бити настављена, железничко предузеће мора у што краћем року организовати алтернативне услуге за превоз путника.</p> <p>4. Железничко предузеће, на захтев путника, мора навести на карти да је железничка услуга претрпела кашњење, узроковала пропуштање везе или да је отказана, у зависности од самог случаја.</p> <p>5. При примени ставова 1, 2. и 3, железничко предузеће које обавља превоз мора посветити нарочиту пажњу потребама особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу и њиховим пратиоцима.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

19.	<p>Право на превоз</p> <p>1. Железничка предузећа и управници станица, уз активно учешће репрезентативних организација особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу, утврђују, или уводе, недискриминативна правила приступа у сврху превоза особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу.</p> <p>2. Резервације и карте се продају особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу без додатних трошкова. Железничко предузеће, продавац карата или организатор путовања не смеју одбити прихватање резервације, или издавање карте, особи</p>	01. 99.	<p>Железнички превозници и управљачи станица, уз активно учешће репрезентативних организација особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу, утврђују, или уводе, недискриминативна правила приступа у сврху превоза особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу.</p> <p>Резервације и карте се продају особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу без додатних трошкова.</p> <p>Железнички превозник, продавац карата или организатор путовања не смеју одбити прихватање резервације, или издавање карте, особи са инвалидитетом или</p>	ПУ		

	са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу, или захтевати да ова особа буде у пратњи друге особе, све док то није заиста неопходно у складу са правилима приступа поменутим у ставу 1.		особи са смањеном покретљивошћу, или захтевати да ова особа буде у пратњи друге особе, све док то није заиста неопходно у складу са правилима приступа поменутим у ставу 1. овог члана.			
20.	Информације особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу 1. Према захтеву, железничко предузеће, продавац карата или организатор путовања пружа особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима у складу са правилима приступа из члана 19. став 1. и информишу	01. 100.	По захтеву, железнички превозник, продавац карата или организатор путовања пружа особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима у складу са правилима приступа из члана 99. став 1. и информишу особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу о расположивом простору у возу.	ПУ		

	<p>особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу о расположивим просторијама у возу.</p> <p>2. Када железничко предузеће, продавац карата односно организатор путовања изврши одступање предвиђено у члану 19. став 2, по захтеву оно мора информисати написмено особу са инвалидитетом или особу са смањеном покретљивошћу о разлозима за одступање у року од пет радних дана од дана одбијања резервације или издавања карте или дефинисања услова за пратњом.</p>	02. 8.3-4.	<p>Према захтеву, превозник, продавац карата или наручилац превоза пружа лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга, о условима приступа возним средствима и о расположивим просторима у возу.</p> <p>Када превозник, продавац карата, односно наручилац превоза изврши одступање од предвиђеног у ст. 1 и 2 овог члана, по писменом захтеву он мора информисати написмено лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу о разлозима за одступање у року од пет радних дана од дана подношења захтева.</p>			
--	---	---------------	---	--	--	--

21.	<p>Приступачност</p> <p>1. Железничка предузећа и управници станица морају, кроз усаглашавање са ТСИ о особама са смањеном покретљивошћу, осигурати да станица, платформе, возна средства и друге просторије буду приступачни за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу.</p> <p>2. У случају непостојања помоћног особља у возу или особља на станици, железничка предузећа и управници станица морају уложити све разумне напоре како би особама са инвалидитетом или особама са смањеном покретљивошћу омогућили приступ превозу железницом.</p>	02. 8.5.	<p>Превозник је дужан да лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу обезбеди несметан улазак и излазак из воза, као и одговарајуће место у возу и/или додатне услуге чије је пружање потребно због инвалидитета или смањене покретљивости.</p>	ДУ	<p>Опремљеност станица и стање возног парка нису предмет овог закона</p>	<p>Одредбе нису усклађене због финансијских услова</p>
22.	Пружање помоћи на			НУ	Одредбе нису	

	<p>железничкој станици</p> <p>1. При одласку, транзиту или доласку особе са инвалидитетом или особе са смањеном покретљивошћу на железничку станицу на којој је присутно особље, управник станице пружа бесплатну помоћ на начин који овим особама омогућава укрцавање при одласку, односно искрцавање при доласку за услугу за коју је особа купила карту, без утицаја на правила приступа поменута у члану 19. став 1.</p> <p>2. Државе чланице могу одступити од става 1. у случају када особе користе услугу превоза која је предмет уговора о јавној услузи закљученог у складу са законодавством</p>				<p>усклађене због финансијских услова</p>	
--	--	--	--	--	---	--

	<p>Заједнице, под условом да је надлежни орган успоставио алтернативне могућности или аранжмане који гарантују једнак или виши ниво приступачности услугама превоза.</p> <p>3. На станицама на којима не постоји особље, железничка предузећа и управници станица морају изложити лако приступачне информације у складу са правилима приступачности из члана 19. став 1. о најближој станици са особљем и непосредно расположивој помоћи за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу.</p>					
23.	Пружање помоћи у возу	02. 8.5.	Превозник је дужан да лицима са инвалидитетом и	ПУ		

	<p>Без утицаја на правила приступачности из члана 19. став 1, железничка предузећа морају пружити бесплатну помоћ особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у возу и током укрцавања и искрцавања из воза.</p> <p>За потребе овог члана, помоћ у возу обухвата све разумне напоре да се особи са инвалидитетом и особи са смањеном покретљивошћу понуди помоћ како би се овој особи обезбедио приступ једнаким услугама у возу као и другим путницима, уколико степен инвалидитета или смањене покретљивости овој особи онемогућава самосталан и сигуран приступ овим услугама.</p>	02. 5.1.17.	<p>лицима са смањеном покретљивошћу обезбеди несметан улазак и излазак из воза, као и одговарајуће место у возу и/или додатне услуге чије је пружање потребно због инвалидитета или смањене покретљивости.</p> <p>Лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу је лице чија је покретљивост при коришћењу превоза смањена услед физичког инвалидитета (сензорног или локомоторног, трајног или привременог), интелектуалног инвалидитета или оштећења, или било ког другог узрока инвалидности, или је последица година, и чијем стању је неопходно посветити адекватну пажњу и</p>			
--	--	----------------	---	--	--	--

			прилагодити услуге које су на располагању свим путницима, а које су прилагођене конкретним потребама овог лица;			
24.	<p>Услови под којима се пружа помоћ</p> <p>Железничка предузећа, управници станица, продавци карата и организатори путовања морају сарађивати са циљем пружања помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у складу са члановима 22. и 23. према следећим тачкама:</p> <p>(а) помоћ се пружа под условом да је железничко предузеће, управник станице, продавац карата или организатор путовања које</p>			НУ	Материју треба прописати тарифом превозника због степена детаљности, такође је и предмет уговора између управљача железничке инфраструктуре и превозника	

	<p>је продало карту обавештено о потреби особе за оваквом помоћи најмање 48 сата пре него што потребно пружити помоћ. Када карта предвиђа више путовања, довољно је једанпут доставити обавештење под условом да се пруже и адекватне информације о времену каснијих путовања;</p> <p>(b) железничка предузећа, управници станица, продавци карата и организатори путовања</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>предузимају све неопходне мере за примање обавештења;</p> <p>(с) уколико не приме обавештење у складу са тачком а), железничко предузеће и управник станице морају учинити све разумне напоре за пружање помоћи на начин који ће особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу омогућити путовање;</p> <p>(d) без утицаја на надлежности других субјеката у погледу</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>области изван просторија железничке станице, управник станице и свако друго овлашћено лице мора одредити места, унутар и изван железничке станице, на којима особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу може да најави свој долазак на железничку станицу и, по потреби, затражи помоћ;</p> <p>(е) помоћ се пружа под условом да се особа са инвалидитетом или особа са смањеном</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>покретљивошћ у пријави на одређеном месту у време које одреди железничко предузеће или управник станице које пружа помоћ. Ово време не може бити дуже од 60 минута пре објављеног времена одласка или времена када се од свих путника тражи да се пријаве. Уколико се не одреди време до којег особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћ у треба да се пријави, ова особа се мора пријавити на за</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	то одређеном месту најмање 30 минута пре објављеног времена одласка или времена када се од свих путника тражи да се пријаве.					
25.	Надокнада у погледу опреме за кретање и друге специфичне опреме Уколико је железничко предузеће одговорно за потпуни или делимичан губитак, или оштећење, опреме за кретање или друге специфичне опреме коју користи особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу, не примењује се одредба о ограничењу финансијског износа надокнаде.			НУ	Материја се може прописати тарифом превозника	Одредбе нису усклађене су због финансијских услова
26.	Лична безбедност	01.	У договору са	ПУ		

	<p>путника</p> <p>У договору са јавним властима, железничка предузећа, управљачи инфраструктуре и управници станица предузимају адекватне мере у оквиру својих надлежности и прилагођавају их нивоу безбедности који дефинишу јавне власти да би обезбедили личну безбедности путника на железничким станицама и у возу као и управљање ризиком. Они сарађују и размењују информације о најбољим праксама у погледу превенције активности, за које се очекује да могу угрозити ниво безбедности.</p>	91.	<p>надлежним органима јавне власти, железнички превозници, управљач инфраструктуре и управљачи станица предузимају адекватне мере у оквиру својих надлежности и прилагођавају их нивоу обезбеђивања који дефинишу јавне власти да би обезбедили личну безбедност путника на железничким станицама и у возу као и управљање ризиком.</p> <p>Они сарађују и размењују информације о најбољим праксама у погледу превенције активности, за које се очекује да могу угрозити ниво безбедности.</p>			
27.	<p>Жалбе</p> <p>1. Железничка</p>	01. 101.	Железнички превозници морају успоставити механизам	ПУ		

	<p>предузећа морају успоставити механизам за деловање по основу жалби у вези са правима и обавезама обухваћених овом уредбом. Железничка предузећа морају учинити контакт информације и радни језик (радне језике) широко доступним путницима.</p> <p>2. Путници могу поднети жалбу сваком железничком предузећу које учествује у превозу. У року од једног месеца, прималац жалбе мора дати образложен одговор или, у оправданим случајевима, информисати путника до ког датума у периоду до три месеца од дана жалбе путник може очекивати одговор.</p> <p>3. Железничко</p>		<p>за деловање по основу рекламација у вези са правима путника прописаних овим законом. Железнички превозници су дужни да на својој интернет страници и на други одговарајући начин учине путницима широко доступне контакт информације и радни језик у вези са подношењем рекламација.</p> <p>Железнички превозник је дужан да у року од 30 дана достави образложен одговор или, у оправданим случајевима, да информише путника до ког датума у периоду до три месеца од дана пријема рекламације путник може очекивати одговор.</p> <p>Железнички превозник објављује на својој интернет страници годишњу информацију о броју и категорији примљених</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	предузеће објављује у годишњем извештају из члана 28. број и категорије примљених жалби, обрађених жалби, период достављања одговора и предузете активности за унапређење услуга.		рекламација у вези са правима путника прописаним овим законом.			
28.	Стандарди квалитета услуга 1. Железничка предузећа дефинишу стандарде квалитета услуга и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга. Стандарди квалитета услуга морају обухватити, као минимум, ставке наведене у Анексу III.	01. 93.	Железнички превозници дефинишу стандарде квалитета услуга превоза путника и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга. Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата: 1) Информације и карте; 2) Тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у пружању услуга; 3) Укидање услуга; 4) Чистоћу возних средстава (квалитет ваздуха у вагонима, хигијена	ПУ		

			санитарних просторија у вагонима, итд.); 5) Анкету о задовољству корисника; 6) Постапање по притужбама; 7) Пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу. Железнички превозници прате свој учинак у погледу стандарда квалитета услуга и сваке године на својој интернет страници објављују извештај о учинку у погледу квалитета услуга.			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>2. Железничка предузећа прате свој учинак у погледу стандарда квалитета услуга. Железничка предузећа сваке године објављују извештај о учинку у погледу квалитета услуга уз годишњи извештај. Извештаји о учинку у погледу квалитета услуга објављују се на Интернет презентацији железничког предузећа. Такође, ови извештаји објављују се на Интернет презентацији ЕЖА.</p>					
29.	<p>Информисање путника о њиховим правима</p> <p>1. При продаји карата за путовање железницом, железничка предузећа, управници станица и организатори путовања информишу путнике о</p>			НП	У члану 9. Предлога закона одређено је обавештавање путника о њиховим правима	Преглед одредби Уредбе коју доставља Комисија није у примени

	<p>њиховим правима и обавезама у складу са овом уредбом. Како би поступила у складу са овом обавезом информисања, железничка предузећа, управници станица и организатори путовања могу користити скраћени преглед одредби ове Уредбе који припреми Комисија на свим званичним језицима институција Европске уније и стави им на располагање.</p> <p>2. Железничка предузећа и управници станица информишу путнике на адекватан начин, на станицама и у возу, о контакт информацијама једног или више тела које одреде државе чланице у складу са чланом 30.</p>					
30.	<p>Спровођење уредбе</p> <p>1. Свака држава</p>	01. 103.	Путници који сматрају да им је ускраћено право утврђено чл. 93.	ПУ		

	<p>чланица одређује једно или више тела која су одговорна за спровођење ове уредбе. Ова тела предузимају неопходне мере како би осигурали поштовање права путника.</p> <p>Свако тело је независно у погледу организације, одлучивања о финансирању, правне структуре и одлучивања у односу на управљача инфраструктуре, тело за наплату надоканаде, тело за доделу капацитета инфраструктуре или железничка предузећа.</p> <p>Државе чланице информишу Комисију о телу или телима која су одређена у складу са овим ставом као и њиховим надлежностима.</p>	01. 120.	<p>до 102. овог закона могу поднети притужбу Дирекцији.</p> <p>Дирекција обавља послове:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) у области регулисања тржишта железничких услуга; 2) у области лиценцирања железничких превозника; 3) у области права путника; 4) у области безбедности у железничком саобраћају и интероперабилности железничког система; 5) у области жичара; 6) остваривања међународне сарадње у оквиру своје надлежности; 7) обавља и друге послове у складу са овим законом и законима којима се уређују области безбедности у 			
--	---	-------------	---	--	--	--

	2. Путници се могу жалити одговарајућем телу одређеном у складу са ставом 1, или било ком другом одговарајућем телу које одреди држава чланица, о наводном прекршају ове уредбе.	01. 123.	<p>железничком саобраћају, интероперабилности железничког система и жичара за превоз лица.</p> <p>Дирекција прима и разматра притужбе путника који сматрају да им је ускраћено право утврђено овим законом и даје мишљења и препоруке у конкретним случајевима.</p> <p>У поступку по притужби из става 1. овог члана или по сопственој иницијативи, Дирекција може решењем утврдити мере за отклањање утврђене повреде у складу са овим законом и рок за спровођење утврђених мера.</p>			
31.	Сарадња између тела надлежних за спровођење Уредбе			НП	Одредба није пренесена, јер се односи на примену	

	Тела надлежна за спровођење Уредбе из члана 30. врше размену информација о свом раду и принципима одлучивања и праксама у циљу координирања својих принципа одлучивања на нивоу Заједнице. Комисија овим телима пружа подршку у реализацији ове обавезе.				Уредбе.	
32.	Казне Државе чланице дефинишу правила о казнама за кршење одредби ове уредбе и предузимају све потребне мере како би осигурале да се казне примењују. Ове казне морају бити делотворне, сразмерне и превентивне. Државе чланице обавештавају Комисију о овим правилима и мерама до 3. јуна 2010. године и обавештавају без одлагања о свим	01. 141.4-16.	Новчаном казном од 300.000 до 1.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице: 4) ако не дефинише стандарде квалитета услуга превоза путника и не спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга (члан 93. став 1) 5) ако не објави одговарајућим	ПУ		

	<p>каснијим изменама и допунама које имају утицаја на ова правила и мере.</p>		<p>средствима одлуку о прекиду давања услуга (члан 94);</p> <p>б) ако нуди уговоре о превозу путника у име једног или више железничких превозника а није на захтев путника пружила најмање информацију из члана 95. овог закона;</p> <p>7) ако не пружи путнику обавештење из члана 96. став 4. овог закона;</p> <p>8) ако не омогући путнику да унесе бицикл у воз, под условима из члана 97. овог закона;</p> <p>9) ако не учини сваки разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица (члан 98);</p> <p>10) ако особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу наплати резервацију</p>			
--	---	--	---	--	--	--

			<p>или карту уз додатни трошак (члан 99. став 2);</p> <p>11) ако одбије прихватање резервације, или издавање карте, особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу, или захтевати да ова особа буде у пратњи друге особе, све док то није заиста неопходно у складу са правилима приступа из става 1. члана 99. овог закона (члан 99. став 3);</p> <p>12) ако не пружи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима у складу са правилима приступа из члана 99. став 1. и не информишу особе са</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу о расположивом простору у возу (члан 100);</p> <p>13) ако не успостави механизам за деловање по основу рекламација у вези са правима путника прописаних овим законом (члан 101. став 1);</p> <p>14) ако у року од 30 дана не достави путнику образложен одговор или, у оправданим случајевима, не информише путника до ког датума у периоду до три месеца од дана пријема рекламације путник може очекивати одговор (члан 101. став 2);</p> <p>15) ако не објави на својој интернет страници годишњу информацију о броју и категорији</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>примљених рекламација у вези са правима путника прописаним овим законом (члан 101. став 3);</p> <p>16) ако при продаји карата не информише путнике о њиховим правима из чл. 93. до 101. овог закона, као и о контакт информацијама Дирекције (члан 102);</p>			
33.	<p>Анекси</p> <p>Мере дефинисане ради измене и допуне несуштинских компоненти ове уредбе прилагођавањем њених анекса, осим Анекса I, усвајају се у складу са регулаторном процедуром са контролом из члана 35. став 2.</p>			НП	Одредба процедуралног карактера.	
34.	<p>Одредбе о изменама и допунама</p> <p>1. Мере дефинисане ради измене и допуне</p>			НП	Одредба процедуралног карактера	

	<p>несуштинских компоненти ове уредбе њеном допуном и које су неходне за примену чланова 2, 10. и 12. усвајају се у складу са регулаторном процедуром контролом из члана 35. став 2.</p> <p>2. Мере дефинисане ради измене и допуне несуштинских компоненти ове уредбе прилагођавањем новчаних износа из ове уредбе, осим оних наведених у Анексу I, као последица инфлације усвајају се у складу са регулаторном процедуром са контролом из члана 35. став 2.</p>					
35.	<p>Процедура према којој поступа Одбор</p> <p>1. Комисији пружа помоћ Одбор основан у складу са чланом 11а</p>			НП	Одредба процедуралног карактера	

	<p>Директиве 91/440/ЕЕЗ.</p> <p>2. Када се врши позивање на овај став, примењују се члан 5а. тачка 1) до тачке 4) и члан 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, имајући у виду одредбе члана 8. ове одлуке.</p>					
36.	<p>Извештај</p> <p>Комисија подноси извештај Европском парламенту и Савету до 3. децембра 2012. године о примени и резултатима ове уредбе а посебно о стандардима квалитета услуга.</p> <p>Извештај се заснива на информацијама које је неопходно пружити у складу са овом уредбом и чланом 10б Директиве 91/440/ЕЕЗ. По потреби се уз извештај прилажу одговарајући предлози.</p>			НП	Одредба процедуралног карактера	

37.	<p>Ступање на снагу</p> <p>Ова уредба ступа на снагу 24 месеца од дана објављивања у <i>Службеном листу Европске уније</i>.</p> <p>Ова уредба је у потпуности обавезујућа и примењује се непосредно у свакој држави чланици.</p> <p>Сачињено у Стразбуру, 23. октобра 2007. године.</p>			НП	Одредба процедуралног карактера	
aI	Исечак из Јединствених правила о уговору о међународном превозу путника и пртљага железницом (CIV)			НУ	РС је потписница Међународне конвенције СОТИФ, чији је додаток ЈП CIV	
aII	Минимум информација које пружају железничка предузећа односно продавци карата	01. 95.1-2.	Железнички превозници и продавци карата који нуде уговоре о превозу путника у име једног или више железничких	ПУ		

			<p>превозника пружају путницима, према захтеву, најмање информацију о путовању, пре и у току путовања у регионалном, даљинском и међународном превозу, за које железнички превозник нуди уговор о превозу:</p> <p>1) Пре путовања:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Општи услови уговора - Ред вожње и услови најбржег путовања - Ред вожње и услови најјефтинијих цена карата - Притупачност, услови приступа и постојање просторија у возу намењених особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу - Приступачност и услови приступа за бицикл - Расположивост 			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>седишта у вагонима, првој и другој класи као и кушет-колима и спаваћим колима</p> <ul style="list-style-type: none"> - Активности које могу довести до ометања или кашњења услуге - Распоживост услуга у возу - Процедуре за подношење захтева за повраћај изгубљеног пртљага - Процедуре за подношење притужби <p>2) Током путовања:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Услуге у возу - Следећа станица - Кашњења - Главне везне услуге - Питања безбедности и сигурности. 			
aIII	Минимум стандарда квалитета услуга	01. 93.2.	<p>Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) информације и карте; 2) тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у 	ПУ		

			<p>пружању услуга; 3) укидање услуга; 4) чистоћу возних средстава и станичних просторија (квалитет ваздуха у вагонима, хигијена санитарних просторија у вагонима, итд.); 5) анкету о задовољству корисника; 6) поступање по притужбама; 7) пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

1. Назив прописа Европске уније: ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕУ ЕВРОПСКОГ ПАРЛАМЕНТА И САВЕТА од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје (прерађен текст), Службени лист број L 315, 14.12.2012.(измењена Директивом 2016/2370 од 14. децембра 2016. године и Делегираном одлуком Комисије (ЕУ) 2017/2075) DIRECTIVE 2012/34/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 November 2012 establishing a single European railway area(recast), OJ L 343/32, 14.12.2012.(amended by Directive (EU) 2016/2370 of 14 December 2016 and Commission Delegated Decision (EU) 2017/2075)				2. „CELEX” ознака ЕУ прописа 32012L0034 32016L2370 32017D2075		
3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа:				4. Датум израде табеле:		
Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре				23.03.2018.		
5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније: Предлог закона о железници Draft Law on Railways				6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2016-491		
7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено -	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености

				ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП)		
1. 1.	<p>This Directive lays down:</p> <p>(a) the rules applicable to the management of railway infrastructure and to rail transport activities of the railway undertakings established or to be established in a Member State as set out in Chapter II;</p> <p>(b) the criteria applicable to the issuing, renewal or amendment of licences by a Member State intended for railway undertakings which are or will be established in the Union as set out in Chapter III;</p> <p>(c) the principles and procedures applicable to the setting and collecting of railway infrastructure charges and the allocation of railway infrastructure capacity as set out in Chapter IV.</p>			ДУ	Закон не садржи посебну одредбу одговарајуће садржине, међутим из текста закона се види да је предмет регулисања материја која је предмет ове Директиве.	
1.2.	2. This Directive applies to the use of railway infrastructure for domestic and international rail services.	1.2	Одредбе овог закона примењују се на унутрашњи и међународни железнички саобраћај, ако потврђеним међународним уговором није другачије	ДУ		

			одређено.			
2.1.	<p>1. Chapter II shall not apply to railway undertakings which only operate urban, suburban or regional services on local and regional stand-alone networks for transport services on railway infrastructure or on networks intended only for the operation of urban or suburban rail services.</p> <p>Notwithstanding the first subparagraph, when such a railway undertaking is under the direct or indirect control of an undertaking or another entity performing or integrating rail transport services other than urban, suburban or regional services, Articles 4 and 5 shall apply. Article 6 shall also apply to such a railway undertaking with regard to the relationship between the railway undertaking and the undertaking or entity which controls it directly or indirectly.</p>			НУ	Законом нису предвиђена изузећа, имајући у виду стање тржишта железничких услуга у Србији.	
2.2.	<p>2. Member States may exclude the following from the application of Chapter III:</p> <p>(a) undertakings which only operate rail passenger services on local and regional stand-alone railway infrastructure;</p> <p>(b) undertakings which only operate urban or suburban rail</p>			НП	Дискрециона одредба	

	<p>passenger services;</p> <p>(c) undertakings which only operate regional rail freight services;</p> <p>(d) undertakings which only operate freight services on privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.</p>					
2.3.	<p>3. Member States may exclude the following from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 and 13 and Chapter IV:</p> <p>(a) local and regional stand-alone networks for passenger services on railway infrastructure;</p> <p>(b) networks intended only for the operation of urban or suburban rail passenger services;</p> <p>(c) regional networks which are used for regional freight services solely by a railway undertaking that is not covered under paragraph 1 until capacity on that network is requested by another applicant;</p> <p>(d) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.</p>			НП	Дискрециона одредба	

2.3.1	<p>3a. Member States may exclude the following from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d and 8:</p> <p>Local, low-traffic lines of a length not exceeding 100 km that are used for freight traffic between a mainline and points of origin and destination of shipments along those lines, provided that those lines are managed by entities other than the main infrastructure manager and that either (a) those lines are used by a single freight operator or (b) the essential functions in relation to those lines are performed by a body which is not controlled by any railway undertaking. Where there is only a single freight operator, Member States may also exempt it from the application of Chapter IV until capacity is requested by another applicant. This paragraph can equally be applied where the line is used also, to a limited extent, for passenger services. Member States shall inform the Commission of their intention to exclude such lines from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d and 8.</p>			НП	Дискрециона одредба	
2.3.2	3b. Member States may exclude the following from the			НП	Дискрециона	

	<p>application of Article 7, 7a, 7b, 7c and 7d: Regional low-traffic networks managed by an entity other than the main infrastructure manager and used for the operation of regional passenger services provided by a single railway undertaking other than the incumbent railway undertaking of the Member State, until capacity for passenger services on that network is requested, and provided that the undertaking is independent of any railway undertaking operating freight services. This paragraph can equally be applied where the line is used also, to a limited extent, for freight services. Member States shall inform the Commission of their intention to exclude such lines from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c and 7d.</p>				одредба	
2.4.	<p>4. Without prejudice to paragraph 3, Member States may exclude local and regional railway infrastructures which do not have any strategic importance for the functioning of the railway market from the application of Article 8(3) and local railway infrastructures which do not have any strategic importance for the functioning</p>			НП	Дискрециона одредба	

	of the railway market from the application of Articles 7, 7a, 7c and Chapter IV. Member States shall notify the Commission of their intention to exclude such railway infrastructures. The Commission shall adopt implementing acts setting out its decision whether such railway infrastructure may be considered to be without strategic importance. In doing so, the Commission shall take into account the length of railway lines concerned, their level of use and the traffic volume potentially impacted. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).					
2.5.	5. Member States may exclude from the application of Article 31(5) vehicles operated or intended to be operated from and to third countries, running on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union.			НП	Дискрециона одредба	
2.6.	6. Member States may decide time periods and deadlines for the schedule for capacity allocation which are different from those referred to in Article			НП	Дискрециона одредба	

	43(2), point 2(b) of Annex VI and points 3, 4 and 5 of Annex VII if the establishment of international train paths in cooperation with infrastructure managers of third countries on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union has a significant impact on the schedule for capacity allocation in general.					
2.7.	7. Member States may decide to publish the charging framework and charging rules applicable specifically to international freight services from and to third countries operated on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union with different instruments and deadlines than those provided under Article 29(1) where this is required to ensure fair competition.			НП	Дискрециона одредба	
2.8.	8. Member States may exclude from the application of Chapter IV railway infrastructure, whose track gauge is different from the main rail network within the Union, and which connects cross-border stations of a Member State to the territory of a third country.			НП	Дискрециона одредба	

2.8a	<p>8a. For a period of 10 years after 24 December 2016, Member States may exclude from the application of Chapters II and IV of this Directive, with the exception of Articles 10, 13 and 56, isolated railway lines of less than 500 km, with a different track gauge to that of the main domestic network, that connect with a third country to which Union rail legislation does not apply and that are managed by a different infrastructure manager than the main domestic network. Railway undertakings operating exclusively on such lines may be exempted from the application of Chapter II. Such exemptions may be renewed for periods not exceeding 5 years. No later than 12 months before the expiry date of the exemption, a Member State that intends to renew an exemption shall notify the Commission of its intention to do so. The Commission shall examine whether the conditions for an exemption set out in the first subparagraph are still met. If that is not the case, the Commission shall adopt</p>			НП	<p>Није применљиво из разлога што је реч о Дискреционој одредби и надлежности Комисије.</p>	
------	---	--	--	----	---	--

	implementing acts setting out its decision on the termination of the exemption. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).					
2.9.	9. This Directive shall not apply to undertakings the business of which is limited to providing solely shuttle services for road vehicles through undersea tunnels or to transport operations in the form of shuttle services for road vehicles through such tunnels except Article 6(1) and (4) and Articles 10, 11, 12 and 28.			НП	Није применљиво из разлога што у РС не постоје подморски тунели, као ни море.	
2.10.	10. Member States may exclude from the application of Chapter II, with the exception of Article 14, and Chapter IV, any railway service carried out in transit through the Union.			НП	Дискрециона одредба	
2.11.	11. Member States may exclude from the application of Article 32(4) trains not equipped with the European Train Control System (ETCS) and used for regional passenger services which have been placed into service for the first time before 1985.			НП	Дискрециона одредба	
2.12.	12. Where there is an existing public-private partnership			НУ	Предлог	

	concluded before 16 June 2015 and the private party to that partnership is also arailway undertaking responsible for providing passenger railway services on the infrastructure, Member States may continue to exemptsuch a private party from the application of Articles 7, 7a and 7d and to limit the right to pick up and set down passengers for services operatedby railway undertakings on the same infrastructure as the passengerservices provided by the private party under the public-private partnership.				законa је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
2.13.	13. Private infrastructure managers that are party to a public-private partnership concluded before 24 December 2016 and that do not receive public funds shall be excluded from the application of Article 7dprovided that loans and financial guarantees operated by the infrastructure manager do not benefit directly or indirectly			НУ	Предлог законa је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне	

	specific railway undertakings.				периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
3. 1.1.	'railway undertaking' means any public or private undertaking licensed according to this Directive, the principal business of which is to provide services for the transport of goods and/or passengers by rail with a requirement that the undertaking ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;	2.1.10	<i>железнички превозник</i> је привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга железничког превоза робе и/или путника и коме је издата лиценца, уз обавезу да обезбеди вучу, или које обезбеђује само вучу. Железничким превозником сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за	ПУ		

			сопствене потребе;			
3.1.2.	‘infrastructure manager’ means any body or firm responsible for the operation, maintenance and renewal of railway infrastructure on a network, as well as responsible for participating in its development as determined by the Member State within the framework of its general policy on development and financing of infrastructure;	2.1.69	<i>управљач инфраструктуре</i> је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;	ПУ		
3.1.2a	(2a) ‘development of the railway infrastructure’ means network planning, financial and investment planning as well as the building and upgrading of the infrastructure;	2.1.55	<i>развој железничке инфраструктуре</i> обухвата планирање мреже, финансијско и инвестиционо планирање, као и изградњу и модернизацију инфраструктуре;	ПУ		
3.1.2b	(2b) ‘operation of the railway infrastructure’ means train path allocation, traffic management and infrastructure charging;	2.1.8	<i>експлоатација јавне железничке инфраструктуре</i> је додела трасе воза, управљање саобраћајем и наплата цена приступа;	ПУ		

3.1.2c	(2c) 'maintenance of the railway infrastructure' means works intended to maintain the condition and capability of existing infrastructure;	2.1.38	<i>одржавање железничке инфраструктуре</i> обухвата радове који се изводе у циљу очувања стања и капацитета постојеће инфраструктуре;	ПУ		
3.1.2d	(2d) 'renewal of the railway infrastructure' means major substitution works on the existing infrastructure which do not change its overall performance;	2.1.37	<i>обнова железничке инфраструктуре</i> обухвата радове великог обима замене елемента на постојећој инфраструктури, којима се не мења њено целокупно функционисање;	ПУ		
3.1.2e	(2e) 'upgrade of the railway infrastructure' means major modification works to the infrastructure which improve its overall performance;	2.1.68	<i>унапређење железничке инфраструктуре (модернизација)</i> обухвата радове великог обима на инфраструктури којима се побољшава њено целокупно функционисање;	ПУ		

3.1.2f	(2f) 'essential functions' of infrastructure management means decisionmaking concerning train path allocation, including both the definition and the assessment of availability and the allocation of individual train paths, and decision-making concerning infrastructure charging, including determination and collection of charges, in accordance with the charging framework and the capacity allocation framework established by the Member States pursuant to Articles 29 and 39;	7.1	<p>Основне функције управљача инфраструктуре, које су одлучујуће за равноправни и недискриминаторски приступ инфраструктури, су:</p> <p>1) одлучивање о додели трасе воза, укључујући и процену расположивости капацитета инфраструктуре и доделу појединачних траса возова, у складу са овим законом;</p> <p>2) утврђивање висина цена приступа железничкој инфраструктури, укључујући и наплату тих цена, у складу са овим законом.</p>	ПУ		
3.1.3.	railway infrastructure' means the items listed in Annex I;	2.1.20	<p><i>јавна железничка инфраструктура</i> обухвата целокупну железничку инфраструктуру која чини мрежу којом управља управљач инфраструктуре, искључујући пруге и споредне колосеке (индустријске пруге и колосеке), који су прикључени на мрежу;</p> <p>Железничка инфраструктура у смислу овог закона састоји се од</p>	ПУ		

		4.	<p>следећих елемената, који чине пругу и споредне колосеке на мрежи, као и индустријске колосеке прикључене на мрежу:</p> <p>1) пружни појас;</p> <p>2) колосек и подлога колосека, нарочито насип, усек, дренажни канали и ровови, зидани ровови, пропусти, обложени зидови, засади за заштиту бочних нагиба итд; платформе за путнике и робу, укључујући и оне у путничким станицама и теретним терминалима; ивична стаза и пешачке стазе; преградни зидови, живе ограде, ограде; противпожарни појасеви; апарати за загревање скретница; прелази; застори за заштиту од снега; итд;</p> <p>3) грађевински објекти: мостови, пропусти и други надвожњаци, тунели, покривени усеци и други подвожњаци; потпорни зидови, структуре за заштиту од лавина, одрона итд;</p> <p>4) путни прелази, укључујући средства за осигурање путних прелаза;</p>			
--	--	----	--	--	--	--

		<p>5) горњи строј, а нарочито: шине, ужлебљене шине и заштитне шине; прагови и подужне везе, колосечни причврсни и спојни прибор, застор укључујући туцаник и песак; скретнице, прелази итд; окретнице и преноснице (осим оних резервисаних искључиво за локомотиве);</p> <p>6) прилази за путнике и робу, укључујући друмски приступ и приступ за путнике који долазе или одлазе пешке;</p> <p>7) безбедносне, сигналне и телекомуникационе инсталације на отвореним пругама, у станицама и ранжирним станицама, укључујући постројења за стварање, трансформисање и дистрибуцију електричне енергије за сигнализацију и телекомуникације; зграде за такве инсталације или постројења; колосечне кочнице;</p> <p>8) инсталације за осветљења за потребе саобраћаја и безбедности;</p> <p>9) постројење за трансформацију и пренос електричне енергије за вучу возова: двофазни</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>далеководи 110 kV, подстанции изузев разводног постројења 110 kV у тој подстанци, напојни каблови између подстанци и контактних водова, контактна мрежа и носачи, трећа шина са носачима;</p> <p>10) зграде које су у функцији управљања железничком инфраструктуром, укључујући део опреме за обрачун и наплату превозних цена.</p> <p>Железничка инфраструктура не обухвата индустријске железнице, индустријске колосеке за сопствене потребе, као ни колосеке смештене унутар железничких радионица за поправку, депоа или гаража за локомотиве, од граничника у зони радионице, депоа или гараже.</p> <p>Право приступа железничкој инфраструктури имају сви заинтересовани железнички превозници под једнаким условима, на начин прописан овим</p>			
--	--	---	--	--	--

			законом. Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар) ближе одређује елементе јавне железничке инфраструктуре.			
3.1.4.	'international freight service' means a transport service where the train crosses at least one border of a Member State; the train may be joined and/or split and the different sections may have different origins and destinations, provided that all wagons cross at least one border;	2.1.31	<i>међународни превоз робе</i> обухвата транспортну услугу у оквиру које воз прелази најмање једну државну границу. Воз може бити спојен и/или раздвојен, а различити делови могу имати различита полазишта и одредишта, под условом да сви вагони пређу најмање једну државну границу	ПУ		
3.1.5	'international passenger service' means a passenger service where the train crosses at least one border of a Member State and where the principal purpose of the service is to carry passengers between stations located in different Member States; the train may be joined and/or split, and the different sections may have different origins and destinations, provided that all carriages cross at least one border;	2.1.30	<i>међународни превоз путника</i> обухвата услугу превоза путника возом који прелази најмање једну државну границу и код које је основна сврха услуге да превози путнике између станица у различитим државама, при чему воз може бити састављен од различитих делова који могу имати различита полазишта и одредишта, ако сва путничка кола пређу најмање једну државну границу;	ПУ		
3.1.6	'urban and suburban services'	2.1.4	<i>градски и приградски</i>	ПУ		

	means transport services whose principal purpose is to meet the transport needs of an urban centre or conurbation, including a cross-border conurbation, together with transport needs between such a centre or conurbation and surrounding areas;		<i>превоз</i> је превоз чија је основна сврха задовољење превозних потреба центра града или конурбације, укључујући пограничну конурбацију, као и превозних потреба између тог центра или конурбације и њихове околине;			
3.1.7	'regional services' means transport services whose principal purpose is to meet the transport needs of a region, including a cross-border region;	2.1.57	<i>регионални превоз</i> је превозна услуга чија је основна сврха да испуне потребе за превозом у региону, укључујући прекогранично подручје у складу са потврђеним међународним уговором;	ПУ		
3.1.8	'transit' means crossing territory of the Union without loading or unloading goods, and/or without picking up passengers or setting them down in territory of the Union;	2.1.62	<i>транзит</i> је прелазак преко територије Републике Србије без утовара или истовара робе, односно без укрцавања или искрцавања путника на територији Републике Србије;	ПУ		
3.1.9	'alternative route' means another route between the same origin and destination where there is substitutability between the two routes for the operation of the freight or passenger service concerned by the railway undertaking;	2.1.1	<i>алтернативни превозни пут</i> је други превозни пут између истог полазишта и одредишта, уколико постоји могућност замене између два превозна пута у пружању услуге превоза робе или путника од стране железничког превозника, што је ближе одређено у Изјави о мрежи;	ПУ		
3.1.10	'viable alternative' means access	2.1.14	<i>изводљива алтернатива</i> је	ПУ		

	to another service facility which is economically acceptable to the railway undertaking, and allows it to operate the freight or passenger service concerned;		приступ другом услужном објекту који је економски прихватљив железничком превознику и омогућује му пружање предметне услуге превоза робе или путника;			
3.1.11	'service facility' means the installation, including ground area, building and equipment, which has been specially arranged, as a whole or in part, to allow the supply of one or more services referred to in points 2 to 4 of Annex II;	2.1.71	<i>услужни објекат</i> подразумева постројење, укључујући земљиште, зграде и опрему, посебно распоређене, као целина или делимично, како би омогућили пружање једне или више услуга из члана 15. ст. 2, 4. и 5. овог закона, што укључује и колосеке који повезују мрежу са услужним објектима.	ПУ		
3.1.12	'operator of service facility' means any public or private entity responsible for managing one or more service facilities or supplying one or more services to railway undertakings referred to in points 2 to 4 of Annex II;	2.1.40	<i>оператор услужног објекта</i> је субјект одговоран за управљање једним или више услужних објеката или пружање једне или више услуга железничким превозницима из члана 15. овог закона, укључујући и управљање железничком инфраструктуром која чини део инфраструктуре услужног објекта;	ПУ		
3.1.13	'cross-border agreement' means any agreement between two or more Member States or between Member States and third countries intended to	2.1.50	<i>погранични споразум</i> је сваки споразум између две или више држава чија је сврха да олакша пружање прекограничних	ПУ		

	facilitate the provision of cross-border rail services;		железничких услуга;			
3.1.14	'licence' means an authorisation issued by a licensing authority to an undertaking, by which its capacity to provide rail transport services as a railway undertaking is recognised; that capacity may be limited to the provision of specific types of services;	2.1.28	<i>лиценца</i> је исправа којом орган надлежан за лиценцирање потврђује способност привредног друштва или другог правног лица које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника да пружа услуге железничког превоза као железнички превозник, које могу бити ограничене на пружање одређене врсте услуга или обављање железничког превоза за сопствене потребе;	ПУ		
3.1.15	'licensing authority' means the body responsible for granting licences within a Member State;	81.14-15	Дирекција издаје лиценцу: - за превоз робе и/или путника; - за превоз за сопствене потребе. Лиценцу издаје Дирекција у форми решења и на обрасцу лиценце.	ПУ		
3.1.16	'contractual agreement' means an agreement or, mutatis mutandis, an arrangement within the framework of administrative measures;	2.1.65	<i>уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром</i> је уговор између надлежног органа и управљача	ПУ		

			инфраструктуре из члана 21. овог закона којим се уређују међусобна права и обавезе између уговорних страна;			
3.1.17	'reasonable profit' means a rate of return on own capital that takes account of the risk, including that to revenue, or the absence of such risk, incurred by the operator of the service facility and is in line with the average rate for the sector concerned in recent years;	2.1.56	<i>разумна добит</i> је стопа повраћаја сопственог капитала која узима у обзир ризик, укључујући ризик на приход, или недостатак таквог ризика, који трпи оператор услужног објекта и у складу је са просечном стопом за дати сектор током протеклих година;	ПУ		
3.1.18	'allocation' means the allocation of railway infrastructure capacity by an infrastructure manager;	2.1.7	<i>додела капацитета</i> је доделу капацитета железничке инфраструктуре у облику трасе воза коју врши управљач инфраструктуре;	ПУ		
3.1.19	'applicant' means a railway undertaking or an international grouping of railway undertakings or other persons or legal entities, such as competent authorities under Regulation (EC) No 1370/2007 and shippers, freight forwarders and combined transport operators, with a public-service or commercial interest in procuring infrastructure capacity;	2.1.45	<i>подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре</i> подразумева железничког превозника или међународну групацију железничких превозника или друга лица и правне субјекте, као што су надлежни органи, пошиљаоци, шпедитери и оператори у комбинованом транспорту, који имају интерес за обављање јавне	ПУ		

			услуге или комерцијални интерес за прибављање капацитета инфраструктуре;			
3.1.20	'congested infrastructure' means an element of infrastructure for which demand for infrastructure capacity cannot be fully satisfied during certain periods even after coordination of the different requests for capacity;	2.1.12	<i>загушена инфраструктура</i> је део јавне железничке инфраструктуре за који се потражња за капацитетом инфраструктуре не може у потпуности задовољити током одређених периода времена, па чак и после усклађивања различитих захтева за капацитетима инфраструктуре;	ПУ		
3.1.21	'capacity-enhancement plan' means a measure or series of measures with a calendar for their implementation which aim to alleviate the capacity constraints which led to the declaration of an element of infrastructure as 'congested infrastructure';	2.1.44	<i>план побољшања капацитета инфраструктуре</i> обухвата меру или низ мера са роковима за њихово спровођење са циљем ублажавања ограничења капацитета инфраструктуре која доводе то тога да се један део инфраструктуре прогласи загушеном инфраструктуром;	ПУ		
3.1.22	'coordination' means the process through which the infrastructure manager and applicants will attempt to resolve situations in which there are conflicting applications for infrastructure capacity;	2.1.27	<i>координација</i> је поступак током којег управљач инфраструктуре и подносиоци захтева за капацитетом инфраструктуре покушавају да реше конфликтне захтеве;	ПУ		

3.1.23	'framework agreement' means a legally binding general agreement under public or private law, setting out the rights and obligations of an applicant and the infrastructure manager in relation to the infrastructure capacity to be allocated and the charges to be levied over a period longer than one working timetable period;	2.1.39	<i>оквирни споразум</i> је правно обавезујући општи споразум којим се утврђују права и обавезе подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре и управљача инфраструктуре у погледу капацитета инфраструктуре који ће се додељивати и ценама које ће се наплаћивати у периоду дужем од периода примене једног важећег реда возње;	ПУ		
3.1.24	'infrastructure capacity' means the potential to schedule train paths requested for an element of infrastructure for a certain period;	2.1.23	<i>капацитет инфраструктуре</i> је могући број траса возова за распоређивање на одређеном делу јавне железничке инфраструктуре у одређеном периоду;	ПУ		
3.1.25	'network' means the entire railway infrastructure managed by an infrastructure manager;	2.1.33	<i>мрежа</i> је мрежа пруга, укључујући везне и споредне колосеке, са елементима железничке инфраструктуре, којом управља управљач инфраструктуре, намењена железничком превозу робе и/или путника, као и превозу за сопствене потребе, који могу вршити железнички превозници према начелу	ПУ		

			транспарентног и недискриминаторског приступа мрежи;			
3.1.26	'network statement' means the statement which sets out in detail the general rules, deadlines, procedures and criteria for charging and capacity-allocation schemes, including such other information as is required to enable applications for infrastructure capacity;	2.1.15	<i>Изјава о мрежи</i> је документ којим се детаљно утврђују општа правила, рокови, поступци и критеријуми који се тичу система наплате цена и доделе капацитета, укључујући и друге релевантне информације које су неопходне да би се могао поднети захтев за капацитет инфраструктуре;	ПУ		
3.1.27	'train path' means the infrastructure capacity needed to run a train between two places over a given period;	2.1.63	<i>траса воза</i> је капацитет инфраструктуре неопходан за саобраћање воза између два места у току одређеног периода;	ПУ		
3.1.28	'working timetable' means the data defining all planned train and rolling-stock movements which will take place on the relevant infrastructure during the period for which it is in force;	2.1.58	<i>ред вожње</i> је акт управљача јавне железничке инфраструктуре којим се утврђује план саобраћаја возова за превоз путника и робе, као и за сопствене потребе на јавној железничкој инфраструктури током периода важења тог реда вожње;	ПУ		
3.1.29	'storage siding' means sidings	2.1.24	<i>колосек за гарирање</i> је	ПУ		

	specifically dedicated to temporary parking of railway vehicles between two assignments;		споредни колосек посебно намењен за приврени смештај железничких возила између два уврштавања у воз;			
3.1.30	'heavy maintenance' means work that is not carried out routinely as part of day-to-day operations and requires the vehicle to be removed from service	15.4.5	услуге одржавања које се пружају у објектима за одржавање намењеним возовима за велике брзине или другим врстама возних средстава која захтевају специфичне објекте, у којима се врше радови који се не изводе рутински као део свакодневних активности и захтевају да се возило искључи из саобраћаја.	ПУ		
3.1.31	'vertically integrated undertaking' means an undertaking where, within the meaning of Council Regulation (EC) No 139/2004: (a) an infrastructure manager is controlled by an undertaking which at the same time controls one or several railway undertakings that operate rail services on the infrastructure manager's network; (b) an infrastructure manager is controlled by one or several railway undertakings that operate rail services on the			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће	

	<p>infrastructure manager's network; or (c) one or several railway undertakings that operate rail services on the infrastructure manager's network are controlled by an infrastructure manager.</p> <p>It also means an undertaking consisting of distinct divisions, including an infrastructure manager and one or several divisions providing transport services that do not have a distinct legal personality. Where an infrastructure manager and a railway undertaking are fully independent of each other, but both are controlled directly by a Member State without an intermediary entity, they are not considered to constitute a vertically integrated undertaking for the purposes of this Directive;</p>				<p>се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	
3.1.32	<p>‘public private partnership’ means a binding arrangement between public bodies and one or more undertakings other than the main infrastructure manager of a Member State, under which the undertakings partially or totally construct and/or fund railway infrastructure, and/or acquire the</p>			НУ	<p>Материја јавно приватног партнерства је није предмет уређивања овог закона.</p>	

	right to exercise any of the functions listed in point (2) for a predefined period of time. The arrangement may take any appropriate legally binding form foreseen in national legislation;					
3.1.33	‘management board’ means the senior body of an undertaking performing executive and administrative functions, which is responsible and accountable for day-to-day management of the undertaking;			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
3.1.34	‘supervisory board’ means the most senior body of an undertaking that fulfils supervisory tasks,			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом	

	including the exercise of control over the management board and general strategic decisions regarding the undertaking;				2012/34/EU без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
3.1.35	'through ticket' means a ticket or tickets representing a transport contract for successive railway services operated by one or more railway undertakings;	2.1.5	<i>јединствена карта</i> је карта или карте које представљају уговор о превозу за коришћење узастопних железничких услуга које пружа један или више железничких превозника;	ПУ		
3.1.36	'high speed passenger services' means passenger rail services operated without intermediate stops between two places separated at least by a distance of more than 200 km on			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/EU без измена из	

	<p>specialy-built high-speed lines equipped for speeds generally equal or greater than 250 km/h and running on average at those speeds.</p>				<p>IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	
4.	<p>1. Member States shall ensure that, as regards management, administration and internal control over administrative, economic and accounting matters, railway undertakings directly or indirectly owned or controlled by Member States have independent status in accordance with which they will hold, in particular, assets, budgets and accounts which are separate from those of the State. 2. While respecting the charging and allocation framework and the specific rules established by the</p>	3.2-3	<p>У погледу руковођења, управљања и контроле над административним, економским и рачуноводственим питањима, железнички превозници у непосредном или посредном државном власништву или под контролом државе имају независан статус.</p> <p>Управљач инфраструктуре одговоран је за сопствено руковођење, управљање и контролу, у складу са овим</p>	ПУ		

	Member States, the infrastructure manager shall be responsible for its own management, administration and internal control.		законом.			
5.	<p>1. Member States shall enable railway undertakings to adjust their activities to the market and to manage those activities under the responsibility of their management bodies, in the interests of providing efficient and appropriate services at the lowest possible cost for the quality of service required.</p> <p>2. Railway undertakings shall be managed according to the principles which apply to commercial companies, irrespective of their ownership. This shall also apply to the public service obligations imposed on them by Member States and to public service contracts which they conclude with the competent authorities of the State.</p> <p>2. Railway undertakings shall determine their business plans, including their investment and financing programmes. Such plans shall be designed to achieve the undertakings' financial equilibrium and other technical, commercial and</p>	80.	<p>Железнички превозници који пружају услуге превоза робе и путника послују према тржишним принципима и управљају активностима које су под одговорношћу њихових управних органа, у интересу пружања ефикасних и одговарајућих услуга по најнижим трошковима за квалитет услуге који се тражи. Железничким превозницима из става 1. овог члана се управља у складу са начелима која важе за комерцијална предузећа, без обзира на њихову власничку структуру, укључујући и извршавање обавезе јавног превоза коју је установио надлежни орган у складу са овим законом. Железнички превозници из става 1. овог члана доносе планове пословања, укључујући</p>	ДУ	Садржина дела овог члана Директиве није предмет регулисања овог закона.	

	<p>financial management objectives; they shall also indicate the means of attaining those objectives.</p> <p>3. With reference to the general policy guidelines issued by each Member State and taking into account national plans and contracts (which may be multiannual) including investment and financing plans, railway undertakings shall, in particular, be free to:</p> <p>(a) establish their internal organisation, without prejudice to the provisions of Articles 7, 29 and 39;</p> <p>(b) control the supply and marketing of services and fix the pricing thereof;</p> <p>(c) take decisions on staff, assets and own procurement;</p> <p>(d) expand their market share, develop new technologies and new services and adopt any innovative management techniques;</p> <p>(e) establish new activities in fields associated with the railway business.</p> <p>This paragraph is without prejudice to Regulation (EC) No 1370/2007.</p> <p>4. Notwithstanding paragraph 3, shareholders of publicly owned or controlled railway</p>		<p>програме инвестирања и финансирања. Наведени планови се припремају тако да се оствари финансијска равнотежа предузећа и технички, комерцијални, финансијски и други циљеви управљања, уз навођење начина за остваривање тих циљева.</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>undertakings shall be able to require their own prior approval for major business management decisions in the same way as shareholders of private joint-stock companies under the rules of the company law of Member States. The provisions of this Article shall be without prejudice to the powers of supervisory bodies under the company law of Member States relating to the appointment of board members.</p>					
6.	<p>1. Member States shall ensure that separate profit and loss accounts and balance sheets are kept and published, on the one hand, for business relating to the provision of transport services by railway undertakings and, on the other, for business relating to the management of railway infrastructure. Public funds paid to one of these two areas of activity shall not be transferred to the other.</p> <p>2. For the purpose of this Article, Member States which apply Article 7a(3) shall require the undertaking to be organised in distinct divisions that do not have a distinct legal personality</p>	3.4-8	<p>Биланси успеха и биланси стања воде се и објављују одвојено, са једне стране, за делатност железничких превозника и, са друге стране, за делатност управљања железничком инфраструктуром.</p> <p>Одвојени биланси успеха и биланси стања воде се и објављују, са једне стране, за послове који се односе на пружање услуга железничког теретног превоза и, са друге, за делатности које се односе на пружање услуга превоза путника.</p> <p>Јавна средства исплаћена за област делатности из става 4. овог члана не могу</p>	ПУ		

	<p>within a single undertaking.</p> <p>3. Member States shall ensure that separate profit and loss accounts and balance sheets are kept and published, on the one hand, for business relating to the provision of rail freight transport services and, on the other, for activities relating to the provision of passenger transport services. Public funds paid for activities relating to the provision of transport services as public-service remits shall be shown separately in accordance with Article 7 of Regulation (EC) No 1370/2007 in the relevant accounts and shall not be transferred to activities relating to the provision of other transport services or any other business.</p> <p>4. The accounts for the different areas of activity referred to in paragraphs 1 and 3 shall be kept in a way that allows for monitoring of the prohibition on transferring public funds paid to one area of activity to another and the monitoring of the use of income from infrastructure charges and surpluses from other commercial activities.</p>		<p>се преноситиса једне на другу делатност.</p> <p>Јавна средства исплаћена за активности које се односе на обавезу јавног превоза путника, исказују се одвојено на релевантним рачунима и не преносе се на делатности које се односе на пружање других услуга превоза нити било којих других делатности.</p> <p>Рачуни за различита подручја делатности наведена у ст. 4. и 5. овог члана се воде на такав начин да омогућују праћење забране преноса јавних средстава исплаћених на име једне делатности на другу и праћење коришћења прихода од цена приступа железничкој инфраструктури и прихода из других комерцијалних делатности.</p> <p>Рачуни за различита подручја делатности наведена у ст. 4. и 5. овог члана се воде на такав начин да омогућују праћење забране преноса јавних средстава исплаћених на име једне делатности на другу и</p>			
--	---	--	---	--	--	--

			праћење коришћења прихода од цена приступа и услуга, као и прихода из других комерцијалних делатности.			
7	<p>1. Member States shall ensure that the infrastructure manager is responsible for operation, maintenance and renewal on a network and is entrusted with the development of the railway infrastructure of that network in accordance with national law. Member States shall ensure that none of the other legal entities within the vertically integrated undertaking has a decisive influence on the decisions taken by the infrastructure manager in relation to the essential functions.</p> <p>Member States shall ensure that the members of the supervisory board and of the management board of the infrastructure manager and the managers directly reporting to them act in a non-discriminatory manner and that their impartiality is not affected by any conflict of interest.</p> <p>2. Member States shall ensure that the infrastructure manager is organised as an entity that is legally distinct from any</p>	<p>2.1.69</p> <p>6.6-8</p>	<p>управљач инфраструктуре је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;</p> <p>Управљач инфраструктуре мора бити независан у процесу одлучивања од свих осталих субјеката на тржишту железничких услуга, укључујући и друга привредна друштва која с управљачем инфраструктуре чине повезана друштва у смислу закона којим се уређују привредна друштва.</p> <p>Члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга, односно члан органа управљања његовог контролног друштва, ако се</p>	ДУ	<p>Овај члан Директиве 2012/34/ЕУ је замењен Директивом из IV пакета. Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

<p>railway undertaking and, in vertically integrated undertakings, from any other legal entities within the undertaking.</p> <p>3. Member States shall ensure that the same individuals cannot be concurrently appointed or employed:</p> <p>(a) as members of the management board of an infrastructure manager and as members of the management board of a railway undertaking;</p> <p>(b) as persons in charge of taking decisions on the essential functions and as members of the management board of a railway undertaking;</p> <p>(c) where a supervisory board exists, as members of the supervisory board of an infrastructure manager and as members of the supervisory board of a railway undertaking;</p> <p>(d) as members of the supervisory board of an undertaking which is part of a vertically integrated undertaking and which exercises control over both a railway undertaking and an infrastructure manager and as members of the management</p>		<p>ради о повезаним друштвима у смислу закона којим се уређују привредна друштва, не може истовремено бити члан органа управљања управљача инфраструктуре.</p> <p>Уколико су управљач инфраструктуре и субјект на тржишту железничких услуга повезана друштва, члан органа управљања управљача инфраструктуре и члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга не могу истовремено бити и чланови органа управљања њиховог контролног привредног друштва.</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>board of that infrastructure manager.</p> <p>4. In vertically integrated undertakings, the members of the management board of the infrastructure manager and the persons in charge of taking decisions on the essential functions shall not receive any performance-based remuneration from any other legal entities within the vertically integrated undertaking, nor shall they receive any bonuses principally related to the financial performance of particular railway undertakings. They may however be offered incentives related to the overall performance of the railway system.</p> <p>5. Where information systems are common to different entities within a vertically integrated undertaking, access to sensitive information relating to essential functions shall be restricted to authorised staff of the infrastructure manager. Sensitive information shall not be passed onto other entities within a vertically integrated undertaking.</p> <p>6. The provisions of paragraph</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	1 of this Article shall be without prejudice to the decision-making rights of Member States as regards the development and funding of railway infrastructure and the competences of Member States as regards infrastructure financing and charging, as well as capacity allocation, as defined in Article 4(2), and Articles 8, 29 and 39.					
7a.	<p>1. Member States shall ensure that the infrastructure manager has organisational and decision-making independence within the limits set out in Article 4(2), and Articles 29 and 39, as regards the essential functions.</p> <p>2. For the application of paragraph 1, Member States shall ensure in particular that:</p> <p>(a) a railway undertaking or any other legal entity does not exercise a decisive influence on the infrastructure manager in relation to the essential functions, without prejudice to the role of the Member States as regards the determination of the charging framework and the capacity allocation framework and specific charging rules in accordance with Articles 29 and</p>			НУ	<p>Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства</p>	

	<p>39;</p> <p>(b) a railway undertaking or any other legal entity within the vertically integrated undertaking has no decisive influence on appointments and dismissals of persons in charge of taking decisions on the essential functions;</p> <p>(c) the mobility of persons in charge of the essential functions does not create conflicts of interest.</p> <p>3. Member States may decide that infrastructure charging and path allocation shall be performed by a charging body and/or by an allocation body that are independent in their legal form, organisation and decision-making from any railway undertaking. In such a case, Member States may decide not to apply the provisions of Article 7(2) and points (c) and (d) of Article 7(3).</p> <p>Point (a) of Article 7(3) and Article 7(4) shall apply mutatis mutandis to the heads of divisions in charge of management of the infrastructure and provision of railway services.</p> <p>4. The provisions of this</p>				са прописима ЕУ.	
--	---	--	--	--	------------------	--

	Directive referring to the essential functions of an infrastructure manager shall apply to the independent charging and/or allocation body.					
7b.	<p>1. Member States shall ensure that the functions of traffic management and maintenance planning are exercised in a transparent and non-discriminatory manner and that the persons in charge of taking decisions in respect of those functions are not affected by any conflict of interest.</p> <p>2. As regards traffic management, Member States shall ensure that railway undertakings, in cases of disruption concerning them, have full and timely access to relevant information. Where the infrastructure manager grants further access to the traffic management process, it shall do so for the railway undertakings concerned in a transparent and non-discriminatory way.</p> <p>3. As regards the long-term planning of major maintenance and/or renewal of the railway infrastructure, the infrastructure</p>			НУ	<p>Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

	<p>manager shall consult applicants and, to the best possible extent, take into account the concerns expressed.</p> <p>The scheduling of maintenance works shall be carried out by the infrastructure manager in a non-discriminatory way.</p>					
7c.	<p>1. Provided that no conflicts of interest arise and that the confidentiality of commercially sensitive information is guaranteed, the infrastructure manager may:</p> <p>(a) outsource functions to a different entity, provided the latter is not a railway undertaking, does not control a railway undertaking, or is not controlled by a railway undertaking. Within a vertically integrated undertaking, essential functions shall not be outsourced to any other entity of the vertically integrated undertaking, unless such entity exclusively performs essential functions;</p> <p>(b) outsource the execution of works and related tasks on development, maintenance and renewal of the railway infrastructure to railway undertakings or companies</p>			НУ	<p>Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

<p>which control the railway undertaking, or are controlled by the railway undertaking. The infrastructure manager shall retain the supervisory power over, and bear ultimate responsibility for, the exercise of the functions described in Article 3(2). Any entity carrying out essential functions shall comply with Articles 7, 7a, 7b and 7d.</p> <p>2. By way of derogation from Article 7(1), infrastructure management functions may be performed by different infrastructure managers, including parties to public-private partnership arrangements provided that they all fulfil the requirements of Article 7(2) to (6) and Articles 7a, 7b and 7d and assume full responsibility for the exercise of the functions concerned.</p> <p>3. Where essential functions are not assigned to a power supply operator, it shall be exempted from the rules applicable to infrastructure managers, provided that compliance with the relevant provisions concerning development of the network, in particular Article 8, is ensured.</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>4. Subject to supervision by the regulatory body or any other independent competent body determined by the Member States, an infrastructure manager may conclude cooperation agreements with one or more railway undertakings in a non-discriminatory way and with a view to delivering benefits to customers such as reduced costs or improved performance on the part of the network covered by the agreement.</p> <p>That body shall monitor the execution of such agreements and may, where justified, advise that they should be terminated.</p>					
7.d	<p>1. While respecting national procedures applicable in each Member State, income from infrastructure network management activities, including public funds, may be used by the infrastructure manager only to finance its own business, including the servicing of its loans.</p> <p>The infrastructure manager may also use such income to pay dividends to owners of the company, which may include any private shareholders, but excludes undertakings which</p>			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом	

	<p>are part of a vertically integrated undertaking and which exercise control over both a railway undertaking and that infrastructure manager.</p> <p>2. Infrastructure managers shall not grant loans to railway undertakings, either directly or indirectly.</p> <p>3. Railway undertakings shall not grant loans to infrastructure managers, either directly or indirectly.</p> <p>4. Loans between legal entities of a vertically integrated undertaking, shall only be granted, disbursed and serviced at market rates and conditions which reflect the individual risk profile of the entity concerned.</p> <p>5. Loans between legal entities of a vertically integrated undertaking granted before 24 December 2016 shall continue until their maturity, provided that they were contracted at market rates and that they are actually disbursed and serviced.</p> <p>6. Any services offered by other legal entities of a vertically integrated undertaking to the infrastructure manager shall be provided on the basis of contracts and be paid either at</p>				<p>2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

	<p>market prices or at prices which reflect the cost of production, plus a reasonable margin of profit.</p> <p>7. Debts attributed to the infrastructure manager shall be clearly separated from debts attributed to other legal entities within vertically integrated undertakings. Such debts shall be serviced separately. This does not prevent the final payment of debts being made via an undertaking which is part of a vertically integrated undertaking and which exercises control over both a railway undertaking and an infrastructure manager, or via another entity within the undertaking.</p> <p>8. The accounts of the infrastructure manager and of the other legal entities within a vertically integrated undertaking shall be kept in a way that ensures the fulfilment of this Article and allows for separate accounting and transparent financial circuits within the undertaking.</p> <p>9. Within vertically integrated undertakings, the infrastructure manager shall keep detailed records of any commercial and</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>financial relations with the other legal entities within that undertaking.</p> <p>10. Where essential functions are performed by an independent charging and/or allocation body in accordance with Article 7a(3) and Member States are not applying Article 7(2), the provisions of this Article shall apply mutatis mutandis. References to infrastructure manager, railway undertaking and other legal entities of a vertically integrated undertaking in this Article shall be understood as referring to the respective divisions of the undertaking. Compliance with the requirements set out in this Article shall be demonstrated in the separate accounts of the respective divisions of the undertaking.</p>					
7e.	<p>Member States shall ensure that appropriate coordination mechanisms are put in place to ensure coordination between their main infrastructure managers and all interested railway undertakings as well as applicants referred to in Article 8(3). Where relevant, representatives of users of the rail freight and passenger</p>			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне	

	<p>transport services, and national, local or regional authorities, shall be invited to participate. The regulatory body concerned may participate as an observer. The coordination shall concern inter alia:</p> <p>(a) the needs of applicants related to the maintenance and development of the infrastructure capacity;</p> <p>(b) the content of the user-oriented performance targets contained in the contractual agreements referred to in Article 30 and of the incentives referred to in Article 30(1) and their implementation;</p> <p>(c) the content and implementation of the network statement referred to in Article 27;</p> <p>(d) issues of intermodality and interoperability;</p> <p>(e) any other issue related to the conditions for access, the use of the infrastructure and the quality of the services of the infrastructure manager.</p> <p>The infrastructure manager shall draw up and publish guidelines for coordination, in consultation with interested parties. Coordination shall take</p>				<p>периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	
--	---	--	--	--	---	--

	<p>place at least annually and the infrastructure manager shall publish on its website an overview of the activities undertaken pursuant to this article.</p> <p>Coordination under this Article shall be without prejudice to the right of applicants to appeal to the regulatory body and the powers of the regulatory body as set out in Article 56.</p>					
7f.	<p>1. With the view to facilitating the provision of efficient and effective rail services within the Union, Member States shall ensure that their main infrastructure managers participate and cooperate in a network, that meets at regular intervals to:</p> <p>(a) develop Union rail infrastructure;</p> <p>(b) support the timely and efficient implementation of the single European railway area;</p> <p>(c) exchange best practices;</p> <p>(d) monitor and benchmark performance;</p> <p>(e) contribute to the market monitoring activities referred to in Article 15;</p> <p>(f) tackle cross-border</p>			НУ	<p>Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства</p>	

	<p>bottlenecks; and</p> <p>(g) discuss the application of Articles 37 and 40.</p> <p>For the purpose of point (d), the network shall identify common principles and practices for the monitoring and benchmarking of performance in a consistent manner. Coordination under this paragraph shall be without prejudice to the right of applicants to appeal to the regulatory body and the powers of the regulatory body as set out in Article 56.</p> <p>2. The Commission shall be a member of the network. It shall support the work of the network and facilitate coordination.</p>				са прописима ЕУ.	
8.	<p>Financing of the infrastructure manager</p> <p>1. Member States shall develop their national railway infrastructure by taking into account, where necessary, the general needs of the Union, including the need to cooperate with neighbouring third countries. For that purpose, they shall publish by 16 December 2014, after consultation with the interested parties, an indicative rail infrastructure development strategy with a view to meeting</p>	48.	<p>Влада доноси Национални програм железничке инфраструктуре (у даљем тексту: Национални програм), који обухвата:</p> <p>1) постојеће карактеристике и стање железничке инфраструктуре Републике Србије;</p> <p>2) развојне компоненте у изградњи нових капацитета инфраструктуре од посебног значаја за Републику Србију;</p> <p>3) планове изградње,</p>	ПУ		

	<p>future mobility needs in terms of maintenance, renewal and development of the infrastructure based on sustainable financing of the railway system. That strategy shall cover a period of at least five years and be renewable.</p> <p>2. Having due regard to Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States may also provide the infrastructure manager with financing consistent with its functions as referred to in point (2) of Article 3, the size of the infrastructure and financial requirements, in particular in order to cover new investments. Member States may decide to finance those investments through means other than direct State funding. In any case, Member States shall comply with the requirements referred to in paragraph 4 of this Article.</p> <p>3. Within the framework of general policy determined by the Member State concerned and taking into account the strategy referred to in paragraph 1 and the financing provided by the Member States referred to in paragraph 2, the infrastructure manager shall adopt a business</p>		<p>реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре са дефинисањем структуре, динамике реализације и приоритета, висине и извора финансијских средстава потребних за извршење активности из Националног програма. Национални програм доноси се за период од пет година.</p> <p>На основу Националног програма управљач инфраструктуре израђује годишњи Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја са пројекцијом за наредне четири године.</p> <p>Управљач инфраструктуре објављује на својој интернет страни предлог програма из става 3. овог члана, консултује подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре и друге заинтересоване стране у поступку доношења програма и омогућава им рок од најмање 15 дана за</p>			
--	---	--	--	--	--	--

<p>plan including investment and financial programmes. The plan shall be designed to ensure optimal and efficient use, provision and development of the infrastructure while ensuring financial balance and providing manager shall ensure that known applicants and, upon their request, potential applicants have access to the relevant information and are given the opportunity to express their views on the content of the business plan regarding the conditions for access and use and the nature, provision and development of the infrastructure before its approval by the infrastructure manager.</p> <p>4. Member States shall ensure that, under normal business conditions and over a reasonable period which shall not exceed a period of five years, the profit and loss account of an infrastructure manager shall at least balance income from infrastructure charges, surpluses from other commercial activities, non-refundable incomes from private sources and State funding, on the one hand,</p>		<p>достављање сугестија и предлога у вези програма. Програм из става 3. овог члана се пројектује тако да обезбеди оптимално и ефикасно коришћење, обезбеђивање и развој железничке инфраструктуре, притом обезбеђујући финансијску равнотежу и обезбеђивање средстава за остваривање тих циљева.</p> <p>Управљач инфраструктуре два пута годишње подноси Министарству извештај о реализацији годишњег програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја. Министарство подноси Влади једанпут годишње извештај о реализацији Националног програма на основу извештаја из става 6 овог члана.</p> <p>Министар прописује садржину и форму извештаја из става 7. овог члана.</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>including advance payments from the State, where appropriate, and infrastructure expenditure, on the other hand.</p> <p>Without prejudice to the possible long-term aim of user cover of infrastructure costs for all modes of transport on the basis of fair, non-discriminatory competition between the various modes, where rail transport is able to compete with other modes of transport, within the charging framework of Articles 31 and 32, a Member State may require the infrastructure manager to balance his accounts without State funding.</p>					
9.	<p>Transparent debt relief</p> <p>1. Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States shall set up appropriate mechanisms to help reduce the indebtedness of publicly owned or controlled railway undertakings to a level which does not impede sound financial management and which improves their financial situation.</p> <p>2. For the purposes referred to</p>			НУ	<p>Ова материја није предмет регулисања Предлога закона. Реализоваће се током даљег процеса реструктурирања железнице.</p>	

	<p>in paragraph 1, Member States may require a separate debt amortisation unit to be set up within the accounting departments of such railway undertakings.</p> <p>The balance sheet of the unit may be charged with all the loans raised by the railway undertaking, both to finance investment and to cover excess operating expenditure resulting from the business of rail transport or from railway infrastructure management, until such time as these loans are extinguished. Debts arising from subsidiaries' operations shall not be taken into account.</p> <p>3. Paragraphs 1 and 2 shall apply only to debts or interest due on such debts incurred by publicly owned or controlled railway undertakings by the date of market opening for all or part of rail transport services in the Member State concerned and in any case by 15 March 2001 or the date of accession to the Union for the Member States which joined the Union after that date.</p>					
10.	Conditions of access to railway	12.	Железнички превозници имају право приступа	ДУ	Отворено је тржиште	

	<p>infrastructure</p> <p>1. Railway undertakings shall be granted, under equitable, non-discriminatory and transparent conditions, the right to access to the railway infrastructure in all Member States for the purpose of operating all types of rail freight services. That right shall include access to infrastructure connecting maritime and inland ports and other service facilities referred to in point 2 of Annex II, and to infrastructure serving or potentially serving more than one final customer.</p> <p>2. Railway undertakings shall be granted the right of access to railway infrastructure in all Member States for the purpose of operating an international passenger service. Railway undertakings shall, in the course of an international passenger service, have the right to pick up passengers at any station located along the international route and set them down at another, including stations located in the same Member State. That right shall include access to infrastructure connecting service facilities referred to in point 2 of Annex</p>		<p>железничкој инфраструктури под равноправним, недискриминаторским и транспарентним условима у сврху обављања превоза робе и путника, у складу са овим законом.</p> <p>.</p>		<p>железничких услуга на националном нивоу. С обзиром на то да РС није држава чланица ЕУ, отварање тржишта на међународном нивоу није могуће без претходно закљученог међународног уговора. Тржиште ће се отворати фазно, у складу са закљученим Уговором о оснивању Транспортне заједнице.</p>	
--	---	--	---	--	---	--

	<p>II.</p> <p>3. Following the request from the relevant competent authorities or interested railway undertakings, the relevant regulatory body or bodies referred to in Article 55 shall determine whether the principal purpose of the service is to carry passengers between stations located in different Member States.</p> <p>4. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt by 16 December 2016 measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of paragraph 3 of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>					
11.	<p>Limitation of the right of access and of the right to pick up and set down passengers</p> <p>1. Member States may limit the right of access provided for in</p>	·		НУ	Отворено је тржиште железничких услуга на националном нивоу.	

	<p>Article 10 on services between a place of departure and a destination which are covered by one or more public service contracts which are in accordance with Union law. Such limitation shall not have the effect of restricting the right to pick up passengers at any station located along the route of an international service and to set them down at another, including stations located in the same Member State, except where the exercise of that right would compromise the economic equilibrium of a public service contract.</p> <p>2. Whether the economic equilibrium of a public service contract would be compromised shall be determined by the relevant regulatory body or bodies referred to in Article 55 on the basis of an objective economic analysis and based on pre-determined criteria, after a request from any of the following:</p> <p>(a) the competent authority or competent authorities that awarded the public service contract;</p> <p>(b) any other interested competent authority with the</p>				<p>С обзиром на то да РС није држава чланица ЕУ, отварање тржишта на међународном нивоу није могуће без претходно закљученог међународног уговора. Тржиште ће се отворати фазно, у складу са закљученим Уговором о оснивању Транспортне заједнице.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

	<p>right to limit access under this Article;</p> <p>(c) the infrastructure manager;</p> <p>(d) the railway undertaking performing the public service contract.</p> <p>The competent authorities and the railway undertakings providing the public services shall provide the relevant regulatory body or bodies with the information reasonably required to reach a decision. The regulatory body shall consider the information provided by these parties, and, as appropriate, shall ask for relevant information from, and initiate consultation with, all relevant parties, within one month of receipt of the request. The regulatory body shall consult all the relevant parties as appropriate, and shall inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within six weeks of receipt of all relevant information.</p> <p>3. The regulatory body shall give the grounds for its decision and specify the time period within which, and the conditions under which, any of</p>					
--	---	--	--	--	--	--

<p>the following may request a reconsideration of the decision:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the relevant competent authority or competent authorities; (b) the infrastructure manager; (c) the railway undertaking performing the public service contract; (d) the railway undertaking seeking access. <p>4. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt by 16 December 2016 measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>5. Member States may also limit the right to pick up and set down passengers at stations within the same Member State along the route of an international passenger service</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>where an exclusive right to convey passengers between those stations has been granted under a concession contract awarded before 4 December 2007 on the basis of a fair competitive tendering procedure and in accordance with the relevant principles of Union law. Such a limitation may continue for the original duration of the contract, or 15 years, whichever is shorter.</p> <p>Member States shall ensure that the decisions referred to in paragraphs 1, 2, 3 and 5 are subject to judicial review.</p>					
12.	<p>1. Without prejudice to Article 11(2), Member States may, under the conditions laid down in this Article, authorise the authority responsible for rail passenger transport to impose a levy on railway undertakings providing passenger services for the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority and which are operated between two stations in that Member State.</p> <p>In that case, railway undertakings providing domestic or international rail passenger transport services shall be subject to the same levy</p>			НУ	<p>Отворено је тржиште железничких услуга на националном нивоу. С обзиром на то да РС није држава чланица ЕУ, отварање тржишта на међународном нивоу није могуће без претходно закљученог међународног</p>	

	<p>on the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority.</p> <p>2. The levy is intended to compensate the authority for public service obligations laid down in public service contracts awarded in accordance with Union law. The revenue raised from such a levy and paid as compensation shall not exceed what is necessary to cover all or part of the cost incurred in the relevant public service obligations taking into account the relevant receipts and a reasonable profit for discharging those obligations.</p> <p>3. The levy shall be imposed in accordance with Union law, and shall respect in particular the principles of fairness, transparency, non-discrimination and proportionality, in particular between the average price of the service to the passenger and the level of the levy. The total levies imposed pursuant to this paragraph shall not endanger the economic viability of the rail passenger transport service on which they are imposed.</p> <p>4. The relevant authorities shall keep the information necessary</p>				<p>уговора. Тржиште ће се отворати фазно, у складу са закљученим Уговором о оснивању Транспортне заједнице.</p>	
--	---	--	--	--	---	--

	<p>to ensure that the origin of the levies and their use can be traced. Member States shall provide the Commission with this information.</p> <p>5. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>					
13.	<p>Conditions of access to services</p> <p>1. Infrastructure managers shall supply to all railway undertakings, in a non-discriminatory manner, the minimum access package laid down in point 1 of Annex II.</p> <p>2. Operators of service facilities shall supply in a non-discriminatory manner to all railway undertakings access, including track access, to the facilities referred to in point 2 of Annex II, and to the services</p>	13.	<p>Управљач инфраструктуре обезбеђује свим железничким превозницима, на недискриминаторски начин, минимални приступни пакет услуга утврђен чланом 14. овог закона.</p> <p>Оператори услужних објеката на недискриминаторски начин пружају свим железничким превозницима приступ услужним објектима,</p>	ПУ		

	<p>supplied in these facilities.</p> <p>3. To guarantee full transparency and non-discrimination of access to the service facilities referred to in points 2(a), (b), (c), (d), (g) and (i) of Annex II, and the supply of services in these facilities where the operator of such a service facility is under direct or indirect control of a body or firm which is also active and holds a dominant position in national railway transport services markets for which the facility is used, the operators of these service facilities shall be organised in such a way that they are independent of this body or firm in organisational and decision-making terms. Such independence shall not imply the requirement of the establishment of a separate legal entity for service facilities and may be fulfilled with the organisation of distinct divisions within a single legal entity.</p> <p>For all service facilities referred to in point 2 of Annex II, the operator and the body or firm shall have separate accounts, including separate balance sheets and profit and loss</p>		<p>укључујући и приступ колосецима и услугама које се пружају у тим објектима, у складу са овим законом и законом којима се уређује пловидба и луке на унутрашњим водама. Како би се гарантовала потпуна транспарентност и недискриминаторски приступ услужним објектима из члана 15. став 2. тач. 1, 2, 3, 4, 7. и 9. овог закона и пружању услуга у овим објектима, ако је оператор услужног објекта под непосредном или посредном контролом железничког превозника који је активан и има доминантан положај на националном тржишту услуга железничког превоза за које се користи објекат, оператор услужног објекта мора бити независан од тог железничког превозника у погледу организације и одлучивања, с тим да ова независност не подразумева успостављање одвојеног правног субјекта за услужни објекат и може се остварити организацијом одвојених</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>accounts.</p> <p>Where operation of the service facility is ensured by an infrastructure manager or the operator of the service facility is under the direct or indirect control of an infrastructure manager compliance with the requirements set out in this paragraph shall be deemed to be demonstrated by the fulfilment of the requirements set out in Article 7.</p> <p>4. Requests by railway undertakings for access to, and supply of services in the service facility referred to in point 2 of Annex II shall be answered within a reasonable time limit set by the regulatory body referred to in Article 55. Such requests may only be refused if there are viable alternatives allowing them to operate the freight or passenger service concerned on the same or alternative routes under economically acceptable conditions. This shall not oblige the operator of the service facility to make investments in resources or facilities in order to accommodate all requests by railway undertakings.</p> <p>Where requests by railway</p>		<p>одељења у оквиру једног правног субјекта.</p> <p>За све услужне објекте из члана 15. став 2. овог закона оператор услужног објекта и привредни субјекат у чијем је саставу воде одвојене рачуне, укључујући одвојене билансе стања и билансе успеха.</p> <p>Уколико функционисање услужног објекта из члана 15. став 2. тач. 1, 2, 3, 4, 7. и 9. овог закона обезбеђује управљач инфраструктуре или је оператор услужног објекта под непосредном или посредном контролом управљача инфраструктуре, сматра се да је гарантована потпуна транспарентност и недискриминаторски приступ том услужном објекту уколико је остварена независност основних функција управљача инфраструктуре из члана 7. овог закона.</p> <p>На захтеве за приступ и пружање услуга у услужном објекту из члана 15. став 2. овог закона оператор услужног објекта одговара у разумном року</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>undertakings concern access to, and supply of services in a service facility managed by an operator of the service facility referred to in paragraph 3, the operator of the service facility shall justify in writing any decision of refusal and indicate viable alternatives in other facilities.</p> <p>5. Where an operator of the service facility referred to in point 2 of Annex II encounters conflicts between different requests, it shall attempt to meet all requests in so far as possible. If no viable alternative is available, and it is not possible to accommodate all requests for capacity for the relevant facility on the basis of demonstrated needs, the applicant may complain to the regulatory body referred to in Article 55 which shall examine the case and take action, where appropriate, to ensure that an appropriate part of the capacity is granted to that applicant.</p> <p>6. Where a service facility referred to in point 2 of Annex II has not been in use for at least two consecutive years and interest by railway undertakings for access to this facility has</p>	<p>који утврђује Дирекција за железнице.</p> <p>Захтеве за приступ и пружање услуга у услужном објекту могу да подносе лица из члана 2. тачка 46) овог закона основана, односно регистрована у Републици Србији, као и међународне групације железничких превозника чији је најмање један члан регистрован у Републици Србији.</p> <p>Захтеви из става 6. овог члана могу се одбити искључиво уколико постоје изводљиве алтернативе које железничким превозницима омогућују да обављају превоз робе или путника на истим или алтернативним превозним путевима под економски прихватљивим условима.</p> <p>Оператор услужног објекта није обавезан да улаже у ресурсе или објекте како би испунио све захтеве железничких превозника.</p> <p>Ако се захтеви железничких превозника односе на приступ и пружање услуга у услужном објекту којим управља оператор</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>been expressed to the operator of that service facility on the basis of demonstrated needs, its owner shall publicise the operation of the facility as being for lease or rent as a rail service facility, as a whole or in part, unless the operator of that service facility demonstrates that an ongoing process of reconversion prevents its use by any railway undertaking.</p> <p>7. Where the operator of the service facility provides any of the services referred to in point 3 of Annex II as additional services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p> <p>8. Railway undertakings may request, as ancillary services, further services referred to in point 4 of Annex II from the infrastructure manager or from other operators of the service facility. The operator of the service facility is not obliged to supply these services. Where the operator of the service facility decides to offer to others any of these services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p>		<p>услужног објекта из става 3. овог члана, оператор услужног објекта је дужан да оправда у писаном облику одлуку о одбијању и наведе изводљиве алтернативе у другим објектима.</p> <p>Оператор услужног објекта из члана 15. став 2. овог закона ће, у случају сукобљених захтева железничких превозника, настојати да испуни све захтеве у мери у којој је то могуће.</p> <p>Ако није доступна изводљива алтернатива, и није могуће испунити све захтеве за капацитетом за релевантан услужни објекат, подносилац захтева може поднети захтев за покретање поступка (у даљем тексту: Захтев) Дирекцији за железнице, у року од 30 дана од дана сазнања за одбијање његовог захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту.</p> <p>Ако се услужни објекат из члана 15. став 2. овог закона не користи најмање две узастопне године, а оператору тог објекта су</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>9. Based on the experience of regulatory bodies and operators of service facilities and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission may adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for access to the services to be supplied in the service facilities referred to in points 2 to 4 of Annex II. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>	<p>железнички превозници изразили интерес за приступ, власник тог услужног објекта је обавезан да објави да је експлоатација објекта доступна за лизинг или закуп као железнички услужни објекат, у целисти или делимично, осим ако оператор тог услужног објекта докаже да је у току поступак враћања у претходно стање због чега није могућа његова употреба од стране било ког железничког превозника.</p> <p>Ако оператор услужног објекта пружа било коју од услуга из члана 15. став 3. овог закона као додатну услугу, пружа их железничким превозницима на њихов захтев и на недискриминаторски начин.</p> <p>Железнички превозници могу да захтевају, као помоћне услуге, услуге наведене у члану 15. став 4. овог закона од управљача инфраструктуре или других оператора услужних објеката.</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>Оператор услужног објекта није у обавези да изврши тражене помоћне услуге, али ако одлучи да понуди било коју од ових услуга, пружа их железничким превозницима на њихов захтев и на недискриминаторски начин.</p> <p>Влада ради несметаног функционисања тржишта железничких услуга, својим актом ближе уређује појединости поступка и критеријуме који се примењују за приступ услугама које се пружају у услужним објектима наведеним у члану 15. ст. 2, 4. и 5. овог закона.</p>			
14.	<p>General principles for cross-border agreements</p> <p>1. Member States shall ensure that the provisions contained in cross-border agreements do not discriminate between railway undertakings, or restrict the freedom of railway undertakings to operate cross-border services.</p>	46.1-2	<p>У циљу несметаног обављања међународног железничког превоза могу се закључити погранични споразуми са суседним државама.</p> <p>Одредбе садржане у пограничним споразумима не смеју дискриминисати железничке превознике, нити ограничавати слободу железничких превозника да пружају прекограничне услуге.</p>	ПУ		

	<p>2. Member States shall notify the Commission of any cross-border agreement by 16 June 2013, for the agreements concluded before that date, and before their conclusion for new or revised agreements between Member States. The Commission shall decide whether such agreements are in compliance with Union law within nine months of notification for agreements concluded before 15 December 2012 and within four months of notification for new or revised agreements between Member States. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> <p>3. Without prejudice to the division of competence between the Union and the Member States, in accordance with Union law, Member States shall notify the Commission of their intention to enter into negotiations on, and to conclude, new or revised cross-border agreements between Member States and third</p>			НП	Односи се искључиво на земље чланице.	
--	---	--	--	----	---------------------------------------	--

	<p>countries.</p> <p>4. If, within two months of the receipt of the notification of a Member State's intention to enter into the negotiations referred to in paragraph 2, the Commission concludes that the negotiations are likely to undermine the objectives of Union negotiations underway with the third countries concerned and/or to lead to an agreement which is incompatible with Union law, it shall inform the Member State accordingly.</p> <p>Member States shall keep the Commission regularly informed of any such negotiations and, where appropriate, invite the Commission to participate as an observer.</p> <p>5. Member States shall be authorised to provisionally apply and/or to conclude new or revised cross-border agreements with third countries, provided that they are compatible with Union law and do not harm the object and purpose of the transport policy of the Union. The Commission shall adopt such authorisation decisions. Those implementing acts shall be adopted in accordance with</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	the advisory procedure referred to in Article 62(2).					
15.	<p>Scope of market monitoring</p> <p>1. The Commission shall make the necessary arrangements to monitor technical and economic conditions and market developments in Union rail transport.</p> <p>2. In this context, the Commission shall closely involve representatives of the Member States, including representatives of the regulatory bodies referred to in Article 55, and representatives of the sectors concerned in its work, including, where appropriate, the railway sector's social partners, users and representatives of local and regional authorities, so that they are better able to monitor the development of the railway sector and the evolution of the market, to assess the effect of the measures adopted and to analyse the impact of the measures planned by the Commission. Where appropriate, the Commission shall also involve the European Railway Agency, in accordance with its functions as provided for in Regulation (EC) No</p>			НП	Односи се на надлежност ЕК	

	<p>881/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 establishing a European Railway Agency (Agency Regulation) (1).</p> <p>3. The Commission shall monitor the use of the networks and the evolution of framework conditions in the rail sector, in particular infrastructure charging, capacity allocation, investments made in railway infrastructure, developments as regards prices and the quality of rail transport services, rail transport services covered by public service contracts, licensing and the degree of market opening and harmonisation between Member States, development of employment and the related social conditions in the rail sector. These monitoring activities are without prejudice to similar activities in Member States and to the role of social partners.</p> <p>4. The Commission shall report every two years to the European Parliament and the Council on:</p> <p>(a) the evolution of the internal market in rail services and services to be supplied to railway undertakings, as</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>referred to in Annex II;</p> <p>(b) the framework conditions referred to in paragraph 3, including for public passenger transport services by rail;</p> <p>(c) the state of the Union railway network;</p> <p>(d) the utilisation of access rights;</p> <p>(e) barriers to more effective rail services;</p> <p>(f) infrastructure limitations;</p> <p>(g) the need for legislation.</p> <p>5. For the purposes of market monitoring by the Commission, Member States shall, while respecting the role of the social partners, supply to the Commission on an annual basis the necessary information on the use of the networks and the evolution of framework conditions in the rail sector.</p> <p>6. The Commission may adopt measures to ensure consistency in the reporting obligations of Member States. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>					
16.	Licensing authority Each Member State shall	81.14	Дирекција издаје лиценцу: - за превоз робе	ПУ		

	<p>designate a licensing authority that shall be responsible for issuing licences and for carrying out the obligations imposed by this Chapter.</p> <p>The licensing authority shall not provide rail transport services itself and shall be independent of firms or entities that do so.</p>	118.1	<p>и/или путника; - за превоз за сопствене потребе.</p> <p>Дирекција, као посебна организација, обавља послове државне управе у области железнице утврђене овим законом, као и законима којима се уређују безбедност у железничком саобраћају, интероперабилност железничког система и жичаре за превоз лица.</p>			
17.1-4.	<p>General requirements</p> <p>1. An undertaking shall be entitled to apply for a licence in the Member State in which it is established.</p> <p>2. Member States shall not issue licences or extend their validity where the requirements of this Chapter are not complied with.</p> <p>3. An undertaking which fulfils the requirements set out in this Chapter shall be authorised to receive a licence.</p> <p>4. No undertaking shall be permitted to provide the rail transport services covered by this Chapter unless it has been granted the appropriate licence</p>	79.1	<p>Јавни превоз путника и робе на јавној железничкој инфраструктури обавља железнички превозник који има лиценцу и сертификат о безбедности за превоз, издате од Дирекције, односно надлежног органа друге државе на основу реципроцитета и уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре.</p>	ПУ		
		81.1	<p>Лиценца се издаје подносиоцу захтева, привредном друштву или другом правном лицу чија је претежна делатност</p>			

	<p>for the services to be provided. However, such a licence shall not, in itself, entitle the holder to access the railway infrastructure.</p>	82.1	<p>пружање услуга железничког превоза робе и/или путника, као и привредном друштву или другом правном лицу које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе, основаном у Републици Србији, који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом.</p> <p>Лиценцу је Дирекција дужна да изда ако су испуњени услови из члана 81. став 1. овог закона, у року од 30 дана од дана подношења захтева.</p>			
17.5.	<p>5. The Commission shall adopt measures setting out the details for the use of a common template for the licence and, if needed to ensure fair and efficient competition in rail transport markets, details on the procedure to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure</p>			НП	Односи се на надлежност ЕК.	

	referred to in Article 62(3).					
18.	<p>Conditions for obtaining a licence</p> <p>An undertaking applying for a licence shall be required to be able to demonstrate to the licensing authorities of the Member State concerned before the start of its activities that it will at any time be able to meet the requirements relating to good repute, financial fitness, professional competence and cover for its civil liability as listed in Articles 19 to 22.</p> <p>For those purposes, each undertaking applying for a licence shall provide all relevant information.</p>	81.1	<p>Лиценца се издаје подносиоцу захтева, привредном друштву или другом правном лицу које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника, као и привредном друштву или другом правно лицу које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе, основаном у Републици Србији, који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом</p>	ПУ		
19.	<p>Requirements relating to good repute</p> <p>Member States shall define the conditions under which the requirement of good repute is met to ensure that an undertaking applying for a licence or the persons in charge of its management:</p> <p>(a) have not been convicted of serious criminal offences, including offences of a</p>	81.2-3	<p>Услов који се односи на добар углед подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако:</p> <p>1) подносилац захтева за издавање лиценце и лица овлашћена за управљање нису правоснажно осуђивани за тешка</p>	ПУ		

	<p>commercial nature;</p> <p>(b) have not been declared bankrupt;</p> <p>(c) have not been convicted of serious offences set out in specific legislation applicable to transport;</p> <p>(d) have not been convicted of serious or repeated failure to fulfil social or labour law obligations, including obligations under occupational safety and health legislation, and customs law obligations in the case of a company seeking to operate cross-border freight transport subject to customs procedures.</p> <p>(e) have not been convicted of serious offences resulting from obligations arising in accordance with national law from binding collective agreements, where applicable.</p>		<p>кривична дела, кривична дела против привреде и привредне преступе;</p> <p>2) подносилац захтева за издавање лиценце и лица овлашћена за управљање нису осуђивани за кажњива дела утврђена прописима у области железничког транспорта, радних односа, безбедности и здравља на раду, као и царинским прописима, уколико подносилац захтева тражи да обавља прекогранични превоз робе, који подлеже царинским процедурама;</p> <p>3) над подносиоцем захтева за издавање лиценце није покренут поступак стечаја или ликвидације.</p> <p>Услов који се односи на добар углед подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако над подносиоцем захтева за издавање лиценце није покренут поступак стечаја или ликвидације.</p>			
20.	Requirements relating to	81.4	Услов који се односи на финансијску способност	ПУ	Потпуна усклађеност је	

	<p>financial fitness</p> <p>1. The requirements relating to financial fitness shall be met when an undertaking applying for a licence can demonstrate that it will be able to meet its actual and potential obligations, established under realistic assumptions, for a period of 12 months.</p> <p>2. The licensing authority shall verify financial fitness especially by means of a railway undertaking's annual accounts or, in the case of undertakings applying for a licence which are unable to present annual accounts, a balance sheet. Each undertaking applying for a licence shall provide at least the information listed in Annex III.</p> <p>3. The licensing authority shall not consider an undertaking applying for a licence to be financially fit if considerable or recurrent arrears of taxes or social security are owed as a result of that undertaking's activity.</p> <p>4. The licensing authority may require the submission of an audit report and suitable documents from a bank, public savings bank, accountant or</p>	<p>81.6</p> <p>81.7</p>	<p>подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је подносилац захтева финансијски способан да испуњава своје постојеће и потенцијалне обавезе, које су реално процењене, за период од 12 месеци.</p> <p>Услов из става 4. овог члана не сматра се испуњеним уколико подносилац захтева нередовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.</p> <p>Услов који се односи на финансијску способност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако редовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.</p>		<p>постигнута доношењем Правилника о лиценцама за превоз у железничком саобраћају („Сл. гласник РС”, број 9/14)</p>	
--	---	-------------------------	--	--	---	--

	<p>auditor. Those documents shall include the information listed in Annex III.</p> <p>5. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex III. Thus, Annex III may be amended to specify the information to be provided by undertakings applying for a licence or supplemented in the light of the experience gained by licensing authorities or the evolution of the rail transport market.</p>					
21.	<p>Requirements relating to professional competence</p> <p>The requirements relating to professional competence shall be met when an undertaking applying for a licence can demonstrate that it has or will have a management organisation which possesses the knowledge or experience necessary to exercise safe and reliable operational control and supervision of the type of operations specified in the licence.</p>	81.8	<p>Услов који се односи на стручност подносилац захтева испуњава ако има или ће у тренутку када буде започео са радом имати успостављену унутрашњу организацију и руководство које поседује одговарајуће знање и искуство неопходно да на безбедан и поуздан начин обавља оперативну контролу и надзор над обављањем делатности које су наведене у лиценци.</p>	ПУ		
22.	Requirements relating to cover	81.9	Услов који се односи на	ПУ		

	<p>for civil liability</p> <p>Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, a railway undertaking shall be adequately insured or have adequate guarantees under market conditions for cover, in accordance with national and international law, of its liabilities in the event of accidents, in particular in respect of passengers, luggage, freight, mail and third parties. Notwithstanding this obligation, the specificities and the risk-profile of different types of services, in particular of railway operations for cultural or heritage purposes, may be taken into account.</p>	81.10	<p>покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју одговорност у случају удеса, посебно када се ради о путницима, пртљагу, роби, поштанским пошиљкама или трећим лицима.</p> <p>Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са</p>			
--	---	-------	--	--	--	--

		81.11	<p>важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју одговорност у случају удеса, посебно када се ради о трећим лицима.</p> <p>Приликом оцене о испуњености услова из ст. 8. и 9. овог члана могу се узети у обзир специфични детаљи и степен ризика различитих врста превоза, нарочито превозе за сврхе културе или баштине.</p>			
23.1.	<p>Spatial and temporal validity</p> <p>1. A licence shall be valid throughout the territory of the Union.</p>			НП	Односи се на важење лиценце на територији ЕУ.	
23.2-3.	<p>2. A licence shall be valid as long as the railway undertaking fulfils the obligations laid down in this Chapter. A licensing authority may, however, make provision for a regular review. If so, the review shall be carried out at least every five years.</p> <p>3. Specific provisions governing the suspension or revocation of a licence may be incorporated in the licence itself.</p>	82.2 83.1	<p>Лиценца се издаје на неодређено време, док железнички превозник испуњава услове утврђене овим законом и непреносива је.</p> <p>Дирекција проверава сваких 12 месеци да ли железнички превозник, испуњава услове из члана 81. став 1. овог закона.</p>	ПУ		
24.	Temporary licence, approval,	83.2-16	Ако постоји озбиљна сумња да железнички	ПУ		

	<p>suspension and revocation</p> <p>1. If there is serious doubt that a railway undertaking which it has licensed complies with the requirements of this Chapter, and in particular those of Article 18, the licensing authority may, at any time, check whether that railway undertaking does in fact comply with those requirements.</p> <p>Where a licensing authority is satisfied that a railway undertaking can no longer meet the requirements, it shall suspend or revoke the licence.</p> <p>2. Where the licensing authority of a Member State is satisfied that there is serious doubt regarding compliance with the requirements laid down in this Chapter on the part of a railway undertaking to which a licence has been issued by the licensing authority of another Member State, it shall inform the latter authority without delay.</p> <p>3. Notwithstanding paragraph 1, where a licence is suspended or revoked on grounds of non-compliance with the requirement for financial fitness, the licensing authority may grant a temporary licence pending the reorganisation of</p>		<p>превозник испуњава услове из члана 81. став 1. овог закона, Дирекција може у свако доба да провери да ли железнички превозник, и даље испуњава услове за издавање лиценце.</p> <p>Ако се приликом провере из ст. 1. и 2. овог члана утврди да неки од услова из члана 81. став 1. овог закона није испуњен, Дирекција ће решењем суспендовати или одузети лиценцу.</p> <p>У случају када је лиценца за превоз суспендована или одузета због неиспуњавања услова који се односи на финансијску способност из члана 66. став 3. овог закона, Дирекција за железнице може издати привремену лиценцу за превоз, до реорганизације железничког предузећа, односно превозника за сопствене потребе, под условом да безбедност није угрожена. Привремена лиценца за превоз се издаје на период који не може бити дужи од шест месеци од дана издавања.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>the railway undertaking, provided that safety is not jeopardised. A temporary licence shall not, however, be valid for more than six months after its date of issue.</p> <p>4. Where a railway undertaking has ceased operations for six months or has not started operations within six months of the grant of a licence, the licensing authority may decide that the licence shall be required to be resubmitted for approval or be suspended.</p> <p>As regards the start of activities, the railway undertaking may ask for a longer period to be fixed, taking account of the specific nature of the services to be provided.</p> <p>5. In the event of a change affecting the legal situation of an undertaking and, in particular, in the event of a merger or takeover, the licensing authority may decide that the licence shall be resubmitted for approval. The railway undertaking in question may continue operations, unless the licensing authority decides that safety is jeopardised. In that event, the grounds for such a decision shall be given.</p>		<p>Уколико железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе, не обавља превоз у периоду од шест месеци непрекидно или када не отпочне са обављањем превоза у периоду од шест месеци од дана издавања лиценце за превоз, Дирекција за железнице може решењем одузети лиценцу за превоз или је суспендовати док се не стекну услови да се настави обављање превоза за који је издата лиценца.</p> <p>Подносилац захтева за издавање лиценце може тражити да се одреди дужи рок за отпочињање обављања превоза, узимајући у обзир посебну природу услуга које ће пружати.</p> <p>Ималац лиценце је дужан да обавести Дирекцију за железнице о извршеним статусним променама, промени правне форме или реорганизацији у року од 30 дана од дана настале промене. Дирекција за</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>6. Where a railway undertaking intends to significantly change or extend its activities, its licence shall be resubmitted to the licensing authority for review.</p> <p>7. A licensing authority shall not permit a railway undertaking against which bankruptcy or similar proceedings have commenced to retain its licence if that authority is convinced that there is no realistic prospect of satisfactory financial restructuring within a reasonable period of time.</p> <p>8. Where a licensing authority issues, suspends, revokes or amends a licence, it shall immediately inform the European Railway Agency accordingly. The European Railway Agency shall inform the licensing authorities of other Member States forthwith.</p>		<p>железнице, може решењем одлучити да је то лице дужно да поново поднесе захтев за добијање лиценце.</p> <p>Лице из става 7. овог члана може наставити са обављањем превоза, осим уколико Дирекција за железнице не оцени да је безбедност у железничком саобраћаја угрожена, у ком случају му Дирекција за железнице решењем одузима лиценцу.</p> <p>Уколико је услед статусних промена, промене правне форме или реорганизације железнички певозник брисан из регистра привредних субјеката, или је на други начин престао да постоји, лиценца престаје да важи по сили закона.</p> <p>У случају када ималац лиценце намерава да значајно измени или прошири делатност, дужан је да достави Дирекцији захтев за проверу испуњености услова из члана 81. овог закона. Дирекција решењем одузима лиценцу</p>			
--	---	--	---	--	--	--

		<p>железничком превознику против кога је покренут стечајни или поступак ликвидације, осим ако железнички превозник у разумном временском периоду достави доказе о задовољавајућем финансијском реструктурирању.</p> <p>Дирекција решењем суспендује лиценцу ако је истекао период покрића за грађанску одговорност. Уз решење донето на основу овог члана Дирекција ће сачинити нови документ са ажурираним информацијама о издатој лиценци.</p> <p>Решење Дирекције из овог члана је коначно у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Ималац лиценце дужан је да Дирекцији, на њен захтев, достави податке о испуњености услова за издавање лиценце, као и да без одлагања обавести Дирекцију о свим променама које настану у</p>			
--	--	--	--	--	--

			вези са тим условима. Садржину лиценце, начин провере испуњености прописаних услова и обавезе превозника у погледу достављања документације за потребе периодичне провере финансијског пословања и испуњености других услова, ближе уређује Дирекција.			
25.	<p>Procedure for granting licences</p> <p>1. The procedures for granting licences shall be made public by the Member State concerned, which shall inform the Commission thereof.</p> <p>2. The licensing authority shall take a decision on an application as soon as possible, but not more than three months after all relevant information, notably the particulars referred to in Annex III, has been submitted. The licensing authority shall take into account all the available information. The decision shall be communicated to the undertaking applying for a licence without delay. A refusal shall state the grounds on which it is based.</p> <p>3. Member States shall ensure</p>	82.1	Лиценцу Дирекција за железнице дужна је да изда, ако су испуњени услови из члана 81. став 1. овог закона, у року од 30 дана од дана подношења захтева.	ПУ		
		82.4.	Решење о одбијању издавања лиценце коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.			
		83.16	Садржину лиценце, начин провере испуњености прописаних услова и обавезе превозника у погледу достављања документације за потребе периодичне провере финансијског пословања и испуњености других			

	that the licensing authority's decisions are subject to judicial review.		услова, ближе уређује Дирекција.			
26.	Effective use of infrastructure capacity Member States shall ensure that charging and capacity-allocation schemes for railway infrastructure follow the principles set down in this Directive and thus allow the infrastructure manager to market and make optimum effective use of the available infrastructure capacity.	16.	Начин обрачуна цена приступа и додела капацитета јавне железничке инфраструктуре морају бити у складу са начелима утврђеним овим законом и омогућити управљачу инфраструктуре оптимално ефикасно искоришћење расположивих капацитета инфраструктуре.	ПУ		
27.	Network statement 1. The infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a network statement which shall be obtainable against payment of a fee which shall not exceed the cost of publication of that statement. The network statement shall be published in at least two official languages of the Union. The content of the network statement shall be made available free of charge in electronic format on the web portal of the infrastructure manager and accessible through a common web portal. That web	17.1-2	Управљач инфраструктуре, после консултација са заинтересованим странама, израђује и објављује Изјаву о мрежи. Управљач инфраструктуре је дужан да садржину радне верзије Изјаве о мрежи учини доступном заинтересованим странама најкасније десет дана пре обављања консултације. Изјава о мрежи се објављује на српском језику и може се прибавити након плаћања цене која не премашује трошкове њеног објављивања. Текст Изјаве о мрежи се ставља на	ПУ		

	<p>portal shall be set up by the infrastructure managers in the framework of their cooperation in accordance with Articles 37 and 40.</p> <p>2. The network statement shall set out the nature of the infrastructure which is available to railway undertakings, and contain information setting out the conditions for access to the relevant railway infrastructure. The network statement shall also contain information setting out the conditions for access to service facilities connected to the network of the infrastructure manager and for supply of services in these facilities or indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format. The content of the network statement is laid down in Annex IV.</p> <p>3. The network statement shall be kept up to date and amended as necessary.</p> <p>4. The network statement shall be published no less than four months in advance of the deadline for requests for infrastructure capacity.</p>	17.4-6	<p>располагање бесплатно у електронском облику на интернет страници управљача инфраструктуре на српском и енглеском језику, као и на интернет страници међународног удружења управљача инфраструктуре.</p> <p>Део Изјаве о мрежи који садржи податке који се односе на:</p> <ul style="list-style-type: none"> - услове за приступ железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама које пружа управљач инфраструктуре; - начела и начин одређивања и наплате цена; - висину цена минималног приступног пакета услуга, за приступ услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и услуге које у њима пружа, за додатне и пратеће услуге које пружа управљач инфраструктуре; - начела и критеријуме за доделу инфраструктурног капацитета, сматра се општим условима уговора о коришћењу 			
--	--	--------	--	--	--	--

			<p>инфраструктуре који закључују управљач инфраструктуре и железнички превозник којем је додељен капацитет инфраструктуре.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да врши измене и допуне Изјаве о мрежи ако дође до било које промене података које она садржи.</p> <p>Изјава о мрежи се објављује у року који не може бити краћи од четири месеца пре последњег дана за подношење захтева за доделу капацитета инфраструктуре.</p>			
28.	<p>Agreements between railway undertakings and infrastructure managers</p> <p>Any railway undertaking engaged in rail transport services shall conclude the necessary agreements under public or private law with the infrastructure managers of the railway infrastructure used. The conditions governing such agreements shall be non-discriminatory and transparent, in accordance with this Directive.</p>	19.2-3	<p>Уговором о коришћењу јавне железничке инфраструктуре ближе се уређују међусобна права и обавезе између управљача инфраструктуре и железничког превозника, а која се посебно односе на гарантовање техничких и других услова за безбедно одвијање железничког саобраћаја, примену прописа који уређују транспорт опасне робе, као и на плаћање цена приступа железничкој</p>	ПУ		

			инфраструктури и цена услуга и цена услуга. Уговори из става 1. овог члана закључују се под условима који су недискриминаторски и транспарентни, у складу са овом законом.			
29.	<p>Establishing, determining and collecting charges</p> <p>1. Member States shall establish a charging framework while respecting the management independence laid down in Article 4.</p> <p>Subject to that condition, Member States shall also establish specific charging rules or delegate such powers to the infrastructure manager.</p> <p>Member States shall ensure that the network statement contains the charging framework and charging rules or indicates a website where the charging framework and charging rules are published.</p> <p>The infrastructure manager shall determine and collect the charge for the use of infrastructure in accordance with the established charging framework and charging rules.</p> <p>Without prejudice to the</p>	20.	<p>Методологију за одређивање цена приступа и цена услуга из члана 15. овог закона утврђује Влада, поштујући независност управљања утврђену чланом 7. овог закона. Влада може актом из става 1. овог члана да регулише временски ограничене системе компензације за коришћење железничке инфраструктуре, за доказиво неплаћене трошкове конкурентских видова транспорта који се тичу заштите животне средине, незгода и инфраструктуре, у мери у којој ти трошкови премашују еквивалентне трошкове железнице. Управљач инфраструктуре утврђује специфична правила за обрачун цена приступа и цена услуга која су усклађена са методологијом за</p>	ПУ		

	<p>management independence laid down in Article 4 and provided that the right has been directly conferred by constitutional law before 15 December 2010, the national parliament may have the right to scrutinise and, where appropriate, review the level of charges determined by the infrastructure manager. Any such review shall ensure that charges comply with this Directive, the established charging framework and charging rules.</p> <p>2. Except where specific arrangements are made under Article 32(3), infrastructure managers shall ensure that the charging scheme in use is based on the same principles over the whole of their network.</p> <p>3. Infrastructure managers shall ensure that the application of the charging scheme results in equivalent and non-discriminatory charges for different railway undertakings that perform services of an equivalent nature in a similar part of the market and that the charges actually applied comply with the rules laid down in the network statement.</p> <p>4. An infrastructure manager</p>		<p>одређивање цена из става 1. овог члана. Методологија за одређивање цена и специфична правила за обрачун цена приступа и пружања услуга садржани су у Изјави о мрежи или се указује на интернет страницу на којој се оне објављују. Управљач инфраструктуре утврђује и наплаћује цене приступа из члана 14. овог закона и цене за пружање својих услуга из члана 15. овог закона у складу са методологијом за одређивање цена из става 1. овог члана и правилима за обрачун цена из става 3. овог члана. Висину цена приступа и цена приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и, када је могуће, висину цена услуга из члана 15. овог закона које се пружају у тим услужним објектима, управљач инфраструктуре утврђује на неодређено време, и доставља Дирекцији на мишљење. Дирекција даје мишљење на висине цена из овог</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>shall respect the commercial confidentiality of information provided to it by applicants.</p>		<p>става у року од два месеца од дана пријема захтева управљача инфраструктуре за давање мишљења. Влада даје сагласност на висину цене приступа и цене приступа делу јавне железничке инфраструктуре који повезује са услужним објектима из члана 15. овог закона.</p> <p>Измена цена из става 5. овог члана врши се у случају промене околности које утичу на њихову висину уз сагласност Владе, а по претходно прибављеном мишљењу Дирекције .</p> <p>У случају измене цена које су објављене у Изјави о мрежи, управљач инфраструктуре је дужан да објави измену Изјаве о мрежи у погледу цена најкасније шест месеци пре почетка примене измена Изјаве о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да обрачун и наплату цена врши према истим начелима за целу мрежу, изузев у случајевима из члана 24. овог закона.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>Управљач инфраструктуре обавезан је да приликом утврђивања цена примени такав обрачун цена којим се различитим железничким превозницима, а који обављају исте врсте превоза, обезбеђују једнаке и недискриминаторске цене у складу са правилима утврђеним у Изјави о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре поштује комерцијалну поверљивост информација које му достављају подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре.</p>			
30.	<p>Infrastructure cost and accounts</p> <p>1. Infrastructure managers shall, with due regard to safety and to maintaining and improving the quality of the infrastructure service, be given incentives to reduce the costs of providing infrastructure and the level of access charges.</p> <p>2. Without prejudice to their competence regarding railway infrastructure planning and financing, and to the budgetary principle of annuality, where</p>	21.3	<p>За послове у вези са старањем о безбедности у железничком саобраћају, одржавања и побољшања квалитета услуга управљача инфраструктуре, посебно ће се предвидети подстицаји за смањење трошкова управљања железничком инфраструктуром, за приступ инфраструктури која повезује са услужним објектима и за услуге које</p>	ПУ		

	<p>to assess the financing needed to repair or replace them. This shall be accompanied by details of expenditure on renewal and upgrading of the infrastructure.</p> <p>8. Infrastructure managers shall establish a method for apportioning costs to the different categories of services offered to railway undertakings. Member States may require prior approval. That method shall be updated from time to time on the basis of the best international practice.</p>	21.8	<p>Уговор из става 1. овог члана објављује се у року од месец дана од дана закључивања на интернет страницама уговорних страна. Управљач инфраструктуре је дужан да усклади Програм пословања и годишњи Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја из члана 48. став 3. овог закона са уговором из става 1. овог члана.</p>			
		21.9	<p>Управљач инфраструктуре успоставља и одржава регистар својих средстава и средстава за чије управљање је одговоран, који ће се користити за оцену потребног финансирања за њихову поправку или замену. Регистар ће укључивати и детаље о расходима услед обнове и унапређења инфраструктуре.</p> <p>Управљач инфраструктуре одређује начин</p>			

			опредељивања трошкова за различите услуге које нуди железничким превозницима.			
31.	<p>Principles of charging</p> <p>1. Charges for the use of railway infrastructure and of service facilities shall be paid to the infrastructure manager and to the operator of service facility respectively and used to fund their business.</p> <p>2. Member States shall require the infrastructure manager and the operator of service facility to provide the regulatory body with all necessary information on the charges imposed in order to allow the regulatory body to perform its functions as referred to in Article 56. The infrastructure manager and the operator of service facility shall, in this regard, be able to demonstrate to railway undertakings that infrastructure and service charges actually invoiced to the railway undertaking pursuant to Articles 30 to 37 comply with the methodology, rules and, where applicable, scales laid down in the network statement.</p> <p>3. Without prejudice to paragraph 4 or 5 of this Article</p>	23.	<p>За приступ и коришћење железничке инфраструктуре и услужних објеката, односно за пружање услуга из члана 15. овог закона плаћа се цена управљачу инфраструктуре, односно оператору услужног објекта.</p> <p>Средства остварена наплатом цена из става 1. овог члана приход су управљача инфраструктуре, односно оператора услужног објекта и користе се за финансирање њиховог пословања.</p> <p>Управљач инфраструктуре и оператор услужног објекта дужни су да доставе Дирекцији све неопходне информације о утврђеним ценама како би се омогућило вршење надлежности Дирекције.</p> <p>Управљач инфраструктуре и оператор услужног објекта обавезни су да, на захтев, докажу железничком превознику</p>	ДУ	Ова одредба Директиве је делимично дискрециона.	

<p>or to Article 32, the charges for the minimum access package and for access to infrastructure connecting service facilities shall be set at the cost that is directly incurred as a result of operating the train service.</p> <p>Before 16 June 2015, the Commission shall adopt measures setting out the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>The infrastructure manager may decide to gradually adapt to those modalities during a period of no more than four years after the entry into force of those implementing acts.</p> <p>4. The infrastructure charges referred to in paragraph 3 may include a charge which reflects the scarcity of capacity of the identifiable section of the infrastructure during periods of congestion.</p> <p>5. The infrastructure charges referred to in paragraph 3 may be modified to take account of the cost of environmental effects caused by the operation</p>	<p>да су цене приступа, цене приступа услужном објекту и цене услуга које су му фактурисане у складу са овим законом, са Изјавом о мрежи и са Информацијом о услужном објекту.</p> <p>Цене приступа и цене приступа колосецима који повезују са услужним објектима, одређују се на основу трошкова директно насталих као резултат саобраћања возова.</p> <p>Влада ближе уређује начин и модалитете израчунавања трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза.</p> <p>Цене приступа јавној железничкој инфраструктури могу да укључе цену која одражава недостатак капацитета одредивог дела инфраструктуре током периода загушења.</p> <p>Цене из ст. 5. и 7. овог члана могу се утврдити према просеку заснованом на обиму саобраћања возова у одређеном времену, с тим да, тако утврђена ценама приступа железничкој инфраструктури мора бити</p>			
--	---	--	--	--

	<p>of the train. Any such modification shall be differentiated according to the magnitude of the effect caused. Based on the experience gained by infrastructure managers, railway undertakings, regulatory bodies and competent authorities, and recognising existing schemes on noise differentiation, the Commission shall adopt implementing measures setting out the modalities to be followed for the application of the charging for the cost of noise effects including its duration of application and enabling the differentiation of infrastructure charges to take into account, where appropriate, the sensitivity of the area affected, in particular in terms of the size of population affected and the train composition with an impact on the level of noise emissions. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3). They shall not result in the undue distortion of competition between railway undertakings or affect the overall</p>		<p>сразмерна трошковима услуга пружених железничком превознику. Цена која се наплаћује за приступ колосецима унутар услужних објеката из члана 15. став 2. овог закона и пружање услуга у тим објектима не смеју премашити трошкове пружања услуга плус разумну добит. Ако услуге из члана 15. овог закона, као додатне и пратеће услуге нуди само један снабдевач, цене које се наплаћују за те услуге не могу премашити трошкове пружања такве услуге, увећане за разумну добит. Цена коју управљач инфраструктуре наплаћује за услугу из члана 15. став 4. тачка 1. овог закона не може премашити трошкове пружања те услуге. Када напајање електричном енергијом за вучу, као додатну услугу, врши управљач инфраструктуре, накнада за утрошену електричну енергију за вучу не може премашити трошкове пружања те додатне услуге. Могућа је наплата цена за</p>			
--	---	--	---	--	--	--

<p>competitiveness of the rail sector.</p> <p>Any such modification of infrastructure charges to take account of the cost of noise effects shall support the retrofitting of wagons with the most economically viable low-noise braking technology available.</p> <p>Charging of environmental costs which results in an increase in the overall revenue accruing to the infrastructure manager shall however be allowed only if such charging is applied to road freight transport in accordance with Union law.</p> <p>If charging for environmental costs generates additional revenue, it shall be for Member States to decide how the revenue is to be used.</p> <p>Member States shall ensure that the necessary information is kept and that the origin of the charging of environmental costs and its application can be traced. Member States shall provide the Commission with this information upon request.</p> <p>6. To avoid undesirable disproportionate fluctuations, the charges referred to in paragraphs 3, 4 and 5 may be</p>		<p>капацитете коришћене за одржавање инфраструктуре. Такве цене не премашују нето губитак прихода управљача инфраструктуре који је последица одржавања. Оператор услужног објекта за пружање услуга из члана 15. овог закона дужан је да достави управљачу инфраструктуре информације о ценама које се објављују у Изјави о мрежи или указује на интернет страницу на којој су те информације доступне бесплатно у електронском облику, у складу са чланом 17. овог закона.</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>averaged over a reasonable spread of train services and times. Nevertheless, the relative magnitude of the infrastructure charge shall be related to the costs attributable to the services.</p> <p>7. The charge imposed for track access within service facilities referred to in point 2 of Annex II, and the supply of services in such facilities, shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.</p> <p>8. Where services listed in points 3 and 4 of Annex II, as additional and ancillary services are offered by only one supplier, the charge imposed for such a service shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.</p> <p>9. Charges may be levied for capacity used for the purpose of infrastructure maintenance. Such charges shall not exceed the net revenue loss to the infrastructure manager caused by the maintenance.</p> <p>10. The operator of the facility for supply of the services referred to in points 2, 3 and 4 of Annex II shall provide the infrastructure manager with the information on charges to be</p>					
--	--	--	--	--	--

	included in the network statement or shall indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format in accordance with Article 27.					
32.	<p>Exceptions to charging principles</p> <p>1. In order to obtain full recovery of the costs incurred by the infrastructure manager a Member State may, if the market can bear this, levy mark-ups on the basis of efficient, transparent and non-discriminatory principles, while guaranteeing optimal competitiveness of rail market segments. The charging system shall respect the productivity increases achieved by railway undertakings.</p> <p>The level of charges shall not, however, exclude the use of infrastructure by market segments which can pay at least the cost that is directly incurred as a result of operating the railway service, plus a rate of return which the market can bear.</p> <p>Before approving the levy of such mark-ups, Member States shall ensure that the</p>	24.	<p>Управљач инфраструктуре може да наплати додатак, у циљу потпуног покрића својих трошкова, под условом да тржиште железничких услуга то може да поднесе и на основу начела ефикасности, транспарентности и недискриминације, гарантујући при том оптималну конкурентност сегмената железничког тржишта. Овакав систем наплате узима у обзир постигнуто повећање продуктивности железничких превозника. Ради увођења додатака из става 1. овог члана у систем наплате, управљач инфраструктуре приликом дефинисања списка тржишних сегмената разматра и пореди најмање следеће парове:</p> <p>1) услуге превоза путника наспрам услуга превоза</p>	ДУ	Дискрециона одредба	

<p>infrastructure managers evaluate their relevance for specific market segments, considering at least the pairs listed in point 1 of Annex VI and retaining the relevant ones. The list of market segments defined by infrastructure managers shall contain at least the three following segments: freight services, passenger services within the framework of a public service contract and other passenger services. Infrastructure managers may further distinguish market segments according to commodity or passengers transported. Market segments in which railway undertakings are not currently operating but may provide services during the period of validity of the charging system shall also be defined. The infrastructure manager shall not include a mark-up in the charging system for those market segments. The list of market segments shall be published in the network statement and shall be reviewed at least every five years. The regulatory body referred to in Article 55 shall</p>		<p>робе; 2) возове који превозе опасну робу наспрам осталих теретних возова; 3) услуге у унутрашњем саобраћају наспрам услуга у међународном саобраћају; 4) комбиновани транспорт наспрам директних возова; 5) услуге у градском или регионалном путничком саобраћају наспрам услуга у међуградском путничком саобраћају; 6) саобраћај блок возова наспрам возова са појединачним вагонима; 7) услуге редовног превоза наспрам повремених услуга превоза. За одређене будуће инвестиционе пројекте, као и за одређене инвестиционе пројекте који су у току или су завршени у претходних 30 година, управљач инфраструктуре може да утврди или настави да утврђује веће висине цена на основу дугорочних трошкова таквих пројеката, уколико се њима повећава ефикасност и/или исплативост и уколико се</p>			
---	--	--	--	--	--

<p>control that list in accordance with Article 56.</p> <p>2. For the carriage of goods from and to third countries operated on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union, infrastructure managers may set higher charges in order to obtain full costs recovery of the costs incurred.</p> <p>3. For specific future investment projects, or specific investment projects that have been completed after 1988, the infrastructure manager may set or continue to set higher charges on the basis of the long-term costs of such projects if they increase efficiency or cost-effectiveness or both and could not otherwise be or have been undertaken. Such a charging arrangement may also incorporate agreements on the sharing of the risk associated with new investments.</p> <p>4. The infrastructure charges for the use of railway corridors which are specified in Commission Regulation (EU) 2016/919 may be differentiated to give incentives to equip trains with the ETCS that is compliant with the version</p>		<p>иначе ти инвестициони пројекти не би могли или се нису могли предузети. Овакав систем наплате може да обухвати и договоре између управљача инфраструктуре, с једне стране, и подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре или железничких превозника, с друге стране о подели ризика који се односи на нове инвестиције. Цена приступа која буде утврђена као део коридора у складу са закљученим међународним споразумом, може се другачије одредити, на начин који утврђује Влада. Уколико управљач инфраструктуре намерава да модификује суштинске елементе система наплате на начин прописан овим чланом, дужан је да то објави најмање три месеца пре рока за објављивање Изјаве о мрежи из члана 17. овог закона.</p>			
---	--	---	--	--	--

	<p>adopted by the Commission Decision 2008/386/EC and with successive versions. Such differentiations shall not result in any overall increase in revenue for the infrastructure manager.</p> <p>Member States may decide that this differentiation of infrastructure charges does not apply to railway lines specified in Regulation (EU) 2016/919 on which only ETCS equipped trains run.</p> <p>Member States may decide to extend this differentiation to railway lines not specified in Regulation (EU) 2016/919.</p> <p>5. To prevent discrimination, Member States shall ensure that any given infrastructure manager's average and marginal charges for equivalent use of its infrastructure are comparable and that comparable services in the same market segment are subject to the same charges. The infrastructure manager shall show in the network statement that the charging system meets these requirements in so far as this can be done without disclosing confidential business information.</p> <p>6. If an infrastructure manager</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	intends to modify the essential elements of the charging system referred to in paragraph 1 of this Article, it shall make them public at least three months in advance of the deadline for the publication of the network statement according to Article 27(4).					
33.	<p>Discounts</p> <p>1. Without prejudice to Articles 101, 102, 106 and 107 TFEU and notwithstanding the direct cost principle laid down in Article 31(3) of this Directive, any discount on the charges levied on a railway undertaking by the infrastructure manager, for any service, shall comply with the criteria set out in this Article.</p> <p>2. With the exception of paragraph 3, discounts shall be limited to the actual saving of the administrative cost to the infrastructure manager. In determining the level of discount, no account may be taken of cost savings already internalised in the charge levied.</p> <p>3. Infrastructure managers may introduce schemes available to all users of the infrastructure,</p>	25.	<p>Не доводећи у питање начело директних трошкова из члана 23. овог закона, управљач инфраструктуре може да уведе попусте железничким превозницима за цене минималног приступног пакета услуга, приступа железничкој инфраструктури која повезује са услужним објектима и других услуга из члана 15. овог закона, само на начин утврђен овим чланом.</p> <p>Управљач инфраструктуре може одобрити попуст у износу који одговара стварној уштеди управљача инфраструктуре у административним трошковима. Приликом утврђивања нивоа попуста, не узимају се у обзир</p>	ПУ		

	<p>for specified traffic flows, granting time-limited discounts to encourage the development of new rail services, or discounts encouraging the use of considerably underutilised lines.</p> <p>4. Discounts may relate only to charges levied for a specified infrastructure section.</p> <p>5. Similar discount schemes shall apply for similar services. Discount schemes shall be applied in a non-discriminatory manner to any railway undertaking.</p>		<p>уштеде трошкова које су већ садржане у утврђеној цени.</p> <p>Изузетно од става 2. овог члана, управљач инфраструктуре може одобрити временски ограничени попуст, који мора бити доступан свим корисницима железничке инфраструктуре како би се подстакло развој нових услуга железничког превоза или којим се подстиче коришћење недовољно искоришћене железничке инфраструктуре.</p> <p>Попусти из става 1. овог члана могу да се односе само на цене које се наплаћују за део железничке инфраструктуре који одреди управљач инфраструктуре.</p> <p>Слични системи попушта се примењују за сличне услуге. Системи попушта се примењују на недискриминаторски начин за сваког железничког превозника</p>			
34.	Compensation schemes for unpaid environmental, accident	20.	Методологију за одређивање цена приступа из члана 14. овог закона и	ПУ		

	<p>and infrastructure costs</p> <p>1. Member States may put in place a time-limited compensation scheme for the use of railway infrastructure for the demonstrably unpaid environmental, accident and infrastructure costs of competing transport modes in so far as these costs exceed the equivalent costs of rail.</p> <p>2. Where a railway undertaking receiving compensation enjoys an exclusive right, the compensation shall be accompanied by comparable benefits to users.</p> <p>3. The methodology used and calculations performed shall be publicly available. It shall in particular be possible to demonstrate the specific uncharged costs of the competing transport infrastructure that are avoided and to ensure that the scheme is granted on non-discriminatory terms to undertakings.</p> <p>4. Member States shall ensure that the scheme is compatible with Articles 93, 107 and 108 TFEU.</p>		<p>цена услуга из члана 15. овог закона утврђује Влада, поштујући независност управљања утврђену чланом 7. овог закона. Влада може актом из става 1. овог члана да уређује временски ограничене системе компензације за коришћење железничке инфраструктуре, за доказиво неплаћене трошкове конкурентских видова транспорта који се тичу заштите животне средине, незгода и инфраструктуре, у мери у којој ти трошкови премашују еквивалентне трошкове железнице. Управљач инфраструктуре утврђује специфична правила за наплату цена приступа јавној железничкој инфраструктури и пружање услуга која су усклађена са оквиром за наплату цена из става 1. овог члана. Оквир за наплату цена и специфична правила за наплату цена приступа јавној железничкој инфраструктури и пружање услуга садржани су у Изјави о мрежи или се</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>указује на интернет страницу на којој се оне објављују.</p> <p>Управљач инфраструктуре утврђује и наплаћује цене приступа јавној железничкој инфраструктури и пружање својих услуга из чл. 14. и 15. овог закона у складу са утврђеним оквиром за наплату из става 1. овог члана и правилима за наплату цена из става 3. овог члана.</p> <p>Висину цена приступа и цена приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и, када је могуће, висину цена услуга из члана 15. овог закона које се пружају у тим услужним објектима, управљач инфраструктуре утврђује на неодређено време, и доставља Дирекцији на мишљење. Дирекција даје мишљење на висине цена из овог става у року од два месеца од дана пријема захтева управљача инфраструктуре за давање мишљења.</p> <p>Влада даје сагласност на висину цене минималног приступног пакета услуга и</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>цене приступа јавној железничкој инфраструктури која повезује са услужним објектима из члана 15. овог закона.</p> <p>Измена цена из става 5. овог члана врши се у случају промене околности које утичу на њихову висину уз сагласност Владе, а по претходно прибављеном мишљењу Дирекције.</p> <p>У случају измене цена које су објављене у Изјави о мрежи, управљач инфраструктуре је дужан да објави измену Изјаве о мрежи у погледу цена најмање шест месеци пре почетка примене измена Изјаве о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре се стара о томе да системи наплате цена буду засновани на истим начелима за целу мрежу, изузев у случајевима из члана 24. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре обавезан је да приликом утврђивања цена примени такав прорачун цена којим се различитим железничким</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>превозницима, а који обављају исте врсте превоза, обезбеђују једнаке и недискриминаторске цене у складу са правилима утврђеним у Изјави о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре поштује комерцијалну поверљивост информација које му достављају подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре.</p>			
35.1.	<p>Performance scheme</p> <p>1. Infrastructure charging schemes shall encourage railway undertakings and the infrastructure manager to minimise disruption and improve the performance of the railway network through a performance scheme. This scheme may include penalties for actions which disrupt the operation of the network, compensation for undertakings which suffer from disruption and bonuses that reward better-than-planned performance.</p>	26.1	<p>Системи за обрачун и наплату цена приступа, кроз системе учинка, подстичу железничке превознике и управљача инфраструктуре да минимизирају поремећаје и побољшају учинак железничке мреже. Овај систем може да укључује пенале за активности које ометају експлоатацију мреже, обештећење за превознике која трпе због поремећаја и бонусе којима се награђује за учинак бољи од планираног.</p>	ПУ		
35.2.	<p>2. The basic principles of the performance scheme as listed in point 2 of Annex VI shall apply throughout the network.</p>	26.	<p>Системи за обрачун и наплату цена приступа, кроз системе учинка, подстичу железничке превознике и управљача</p>	ПУ		

		<p>инфраструктуре да минимизирају поремећаје и побољшају учинак железничке мреже. Овај систем може да укључује пенале за активности које ометају експлоатацију мреже, обештећење за превознике која трпе због поремећаја и бонусе којима се награђује за учинак бољи од планираног. Систем учинка из става 1. овог члана заснива се на следећим основним начелима, која се примењују на читавој мрежи управљача инфраструктуре:</p> <p>1) како би се остварио уговорен ниво учинка и не би угрозила економска одрживост услуге, управљач инфраструктуре се, у току поступка израде Изјаве о мрежи, са подносиоцима захтева договора о главним параметрима система учинка, нарочито о трајању кашњења, максималним износима плаћања у оквиру система учинка које се односе и на појединачне вожње возова и за све вожње возова железничког</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>превозника током датог временског периода.</p> <p>2) управљач инфраструктуре доставља железничким превозницима важећи ред вожње, на основу којег се рачунају кашњења, најкасније пет дана пре кретања воза. Управљач инфраструктуре може да примени краћи период обавештавања у случају непредвиђених околности, више силе или касних измена важећег реда вожње.</p> <p>3) сва кашњења се распоређују у једну од следећих класа и под-класа кашњења:</p> <p>(1) управљање експлоатацијом/планирање м које се може приписати управљачу инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - израда реда вожње, - формирање воза, - грешке у процедурама експлоатације, - неправилна примена правила приоритета, - особље, - остали узроци, 			
--	--	--	--	--	--

			<p>(2) постројења инфраструктуре за које је одговоран управљач инфраструктуре</p> <ul style="list-style-type: none"> - сигнално- сигурносни уређаји и инсталације, - сигнално- сигурносни уређаји и инсталације на путним прелазима у нивоу, - телекомуникационе инсталације, - опрема за снабдевање електричном енергијом, - колосек, - грађевински објекти, - особље, - остали узроци, <p>(3) узроци који настају као резултат грађевинских радова за које је одговоран управљач инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - планирани грађевински радови, - неправилности у извршењу грађевинских радова, - ограничење брзине због дефекта колосека, - остали узроци, <p>(4) узроци за које су одговорни други управљачи</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - кашњење које је проузроковао претходни управљач инфраструктуре, - кашњење које је проузроковао наредни управљач инфраструктуре, <p>(5) комерцијални узроци који се могу приписати железничком превознику:</p> <ul style="list-style-type: none"> - прекорачење времена стајања, - захтев железничког превозника, - утоварне операције, - неправилности при утовару, - комерцијална припрема воза, - особље, - остали узроци, <p>(6) железничка возна средства за која је одговоран железнички превозник:</p> <ul style="list-style-type: none"> - план обрта железничких возних средстава и измене плана обрта, - формирање воза које врши железнички превозник, - проблеми са путничким колима (превоз путника), 			
--	--	---	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - проблеми са теретним вагонима (превоз терета), - проблеми са колима, локомотивама и моторним гарнитурама, - особље, - остали узроци, (7) узроци који се могу приписати другим железничким превозницима: - које је проузроковао наредни железнички превозник, - које је проузроковао претходни железнички превозник, (8) спољни узроци који се не могу приписати ни управљачу инфраструктуре, ни железничком превознику: - штрајк, - административне формалности, - спољни утицај, - утицај временских прилика и природни узроци, - кашњење услед спољних узрока на наредној мрежи, - остали узроци, (9) секундарни узроци за које није одговоран ни 			
--	--	---	--	--	--

		<p>управљач инфраструктуре, ни железнички превозник:</p> <ul style="list-style-type: none"> - опасне незгоде, несреће и опасности, - заузетост колосека због кашњења истог воза, - заузетост колосека због кашњења другог воза, - обрт, - веза возова, - потребно је даље истраживање; <p>4) уколико је могуће, кашњења се приписују једном субјекту, уз разматрање одговорности за узроковање поремећаја, као и могућности поновне нормализације саобраћајних услова;</p> <p>5) при прорачуну плаћања узима се у обзир просечно кашњење возова са сличним захтевима за тачност;</p> <p>6) што је раније могуће управљач инфраструктуре обавештава железничког превозника о прорачуну плаћања у склопу система учинка. Овај прорачун обухвата сва кашњења возова у периоду од највише 30 дана;</p> <p>7) не доводећи у</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>питање постојеће поступке по Захтевима и одредбе члана 121. овог закона, у случају спорова који се односе на систем учинка, одређује се начин решавања спорова који омогућује решавање таквих спорова без одлагања</p> <p>Утврђени начин решавања спорова мора бити непристрасан у односу на укључене стране. Код примене овог начина решавања спорова одлука се доноси у року од десет радних дана.</p> <p>Једном годишње управљач инфраструктуре објављује просечан годишњи ниво учинка који су остварили железнички превозници на основу главних параметара договорених за систем учинка.</p>			
35.3.	3. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning amendments to point 2(c) of Annex VI. Thus point 2(c) of Annex VI, may be amended in the light of the evolution of the rail market and experience gained by regulatory bodies referred to in Article 55,			НП	Односи се на овлашћења ЕК.	

	infrastructure managers and railway undertakings. Such amendments shall adapt the classes of delay to the best practices developed by industry.					
36.	<p>Reservation charges</p> <p>Infrastructure managers may levy an appropriate charge for capacity that is allocated but not used. That non-usage charge shall provide incentives for efficient use of capacity. The levy of such a charge on applicants that were allocated a train path shall be mandatory in the event of their regular failure to use allocated paths or part of them. For the imposition of this charge, the infrastructure managers shall publish in their network statement the criteria to determine such failure to use. The regulatory body referred to in Article 55 shall control such criteria in accordance with Article 56. Payments for this charge shall be made by either the applicant or the railway undertaking appointed in accordance with Article 41(1). The infrastructure manager shall always be able to inform any interested party of the infrastructure capacity which has already been allocated to</p>	27.	<p>Ради подстицања ефикасног коришћења капацитета инфраструктуре управљач инфраструктуре може да наплаћује подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно ангажованом железничком превознику ако подносилац захтева није железнички превозник, одговарајуће цене за капацитете инфраструктуре који су додељени али нису коришћени.</p> <p>Управљач инфраструктуре дужан је да наплати цену из става 1. овог члана подносиоцу захтева за доделу капацитета инфраструктуре којем је додељена траса воза, односно ангажованом железничком превознику, који редовно пропушта да користи додељене трасе или део њих. Управљач инфраструктуре у Изјави о мрежи објављује</p>	ПУ		

	user railway undertakings.		критеријуме за утврђивање оваквог пропуштања коришћења. Дирекција контролише критеријуме из става 2. овог члана. Управљач инфраструктуре у сваком тренутку мора бити у могућности да информише сваку заинтересовану страну о капацитетима инфраструктуре који су већ додељени железничким превозницима.			
37.	Cooperation in relation to charging systems on more than one network 1. Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable the application of efficient charging schemes, and associate to coordinate the charging or to charge for the operation of train services which cross more than one infrastructure network of the rail system within the Union. Infrastructure managers shall, in particular, aim to guarantee the optimal competitiveness of international rail services and ensure the efficient use of the railway networks. To this end they shall	30.	Управљач инфраструктуре, у циљу ефикасне доделе капацитета инфраструктуре у функцији обављања међународног превоза, остварује сарадњу са другим укљученим управљачима инфраструктуре приликом организовања траса возова који прелазе више од једне мреже. Управљач инфраструктуре може у сарадњи са другим укљученим управљачима инфраструктуре, ако се процени постојање потребе, да предложи и организује међународне трасе возова како би се олакшало саобраћање	ПУ		

	<p>establish appropriate procedures, subject to the rules set out in this Directive.</p> <p>2. For the purpose of paragraph 1 of this Article, Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable mark-ups, as referred to in Article 32, and performance schemes, as referred to in Article 35, to be efficiently applied, for traffic crossing more than one network of the rail system within the Union.</p>		<p>теретних возова који су предмет <i>ad-hoc</i> захтева из члана 39. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре информише Дирекцију за железнице као регулаторно тело о развоју заједничких начела и пракси као резултат сарадње из ст. 1. и 2. овог члана.</p> <p>Управљач инфраструктуре се стара о томе да његово учешће у сарадњи из става 1. и 2. овог члана, методе рада и сви релевантни критеријуми који се користе за оцену расположивости и доделу капацитета инфраструктуре буду јавно доступни.</p>			
38.1.	<p>Capacity rights</p> <p>1. Infrastructure capacity shall be allocated by an infrastructure manager. Once allocated to an applicant, it shall not be transferred by the recipient to another undertaking or service. Any trading in infrastructure capacity shall be prohibited and shall lead to exclusion from the further allocation of capacity.</p> <p>The use of capacity by a railway undertaking when carrying out the business of an applicant which is not a railway</p>	28.1 - 28.4	<p>Капацитет инфраструктуре додељује управљач инфраструктуре.</p> <p>Додељени капацитет инфраструктуре не може се пренети на треће лице.</p> <p>Трговина капацитетима инфраструктуре је забрањена и води искључивању из даље доделе капацитета.</p> <p>Коришћење капацитета од стране железничког предузећа које је ангажовао подносилац захтева за доделу капацитета који</p>	ПУ		

	undertaking shall not be considered as a transfer.		није железнички превозник не сматра се преношењем из става 2. овог члана.			
38.2-4.	<p>2. The right to use specific infrastructure capacity in the form of a train path may be granted to applicants for a maximum duration of one working timetable period.</p> <p>An infrastructure manager and an applicant may enter into a framework agreement as laid down in Article 42 for the use of capacity on the relevant railway infrastructure for a longer term than one working timetable period.</p> <p>3. The respective rights and obligations of infrastructure managers and applicants in respect of any allocation of capacity shall be laid down in contracts or in Member States' legislation.</p> <p>4. Where an applicant intends to request infrastructure capacity with a view to operating an international passenger service, it shall inform the infrastructure managers and the regulatory bodies concerned. In order to enable them to assess whether the purpose of the international service is to carry passengers on</p>	28.5-6	<p>Право коришћења одређеног капацитета инфраструктуре у облику трасе воза може се одобрити подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре у максималном трајању од периода важења једног реда вожње.</p> <p>Управљач инфраструктуре и подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре могу закључити оквирни споразум из члана 31. овог закона за коришћење капацитета железничке инфраструктуре на дужи рок него што је то период важења једног реда вожње.</p>	ДУ	<p>Део ове одредбе Директиве односи се на отворено тржиште у међународном превозу путника. Отворено је тржиште железничких услуга на националном нивоу. С обзиром на то да РС није држава чланица ЕУ, отварање тржишта на међународном нивоу није могуће без претходно закљученог међународног уговора. Тржиште ће се отворати фазно, у складу са</p>	

	<p>a route between stations located in different Member States, and what the potential economic impact on existing public service contracts is, regulatory bodies shall ensure that any competent authority that has awarded a rail passenger service on that route defined in a public service contract, any other interested competent authority with a right to limit access under Article 11 and any railway undertaking performing the public service contract on the route of that international passenger service is informed.</p>				<p>закљученим Уговором о оснивању Транспортне заједнице.</p>	
39.	<p>Capacity allocation</p> <p>1. Member States may lay down a framework for the allocation of infrastructure capacity subject to the condition of management independence laid down in Article 4. Specific capacity-allocation rules shall be laid down. The infrastructure manager shall perform the capacity-allocation processes. In particular, the infrastructure manager shall ensure that infrastructure capacity is allocated in a fair and non-discriminatory manner and in accordance with Union law.</p> <p>2. Infrastructure managers shall</p>	29.	<p>Поступак доделе капацитета спроводи управљач инфраструктуре, под условом независности из члана 3. овог закона. Управљач инфраструктуре се стара о томе да се поступак из става 1. овог члана спроводи на правичан и недискриминаторски начин, у складу са овим законом. Управљач инфраструктуре је дужан да чува поверљивост комерцијално осетљивих информација које му се достављају.</p>	ПУ		

	respect the commercial confidentiality of information provided to them.					
40.	<p>Cooperation in the allocation of infrastructure capacity on more than one network</p> <p>1. Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable the efficient creation and allocation of infrastructure capacity which crosses more than one network of the rail system within the Union, including under framework agreements referred to in Article 42. Infrastructure managers shall establish appropriate procedures, subject to the rules set out in this Directive, and organise train paths crossing more than one network accordingly.</p> <p>Member States shall ensure that representatives of infrastructure managers whose allocation decisions have an impact on other infrastructure managers associate in order to coordinate the allocation of or to allocate all relevant infrastructure capacity at an international level, without prejudice to the specific rules contained in Union law on rail freight oriented networks. The</p>	30.	<p>Управљач инфраструктуре, у циљу ефикасне доделе капацитета инфраструктуре у функцији обављања међународног превоза, остварује сарадњу са другим укљученим управљачима инфраструктуре приликом организовања траса возова који прелазе више од једне мреже.</p> <p>Управљач инфраструктуре може у сарадњи са другим укљученим управљачима инфраструктуре, уколико се процени постојање потребе, да предложи и организује међународне трасе возова како би се олакшало саобраћање теретних возова који су предмет ad-hoc захтева из члана 39. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре информисе Дирекцију за железнице као регулаторно тело о развоју заједничких начела и пракси као резултат сарадње из ст. 1. и 2. овог члана.</p> <p>Управљач инфраструктуре</p>	ДУ	<p>Одредба Директиве делимично није применљива због надлежности ЕК и степена отворености тржишта железничких услуга у РС.</p>	

	<p>principles and criteria for capacity allocation established under this cooperation shall be published by infrastructure managers in their network statement in accordance with paragraph 3 of Annex IV. Appropriate representatives of infrastructure managers from third countries may be associated with these procedures.</p> <p>2. The Commission shall be informed of and invited to attend as an observer at the main meetings at which common principles and practices for the allocation of infrastructure are developed. Regulatory bodies shall receive sufficient information about the development of common principles and practices for the allocation of infrastructure and from IT-based allocation systems, to allow them to perform their regulatory supervision in accordance with Article 56.</p> <p>3. At any meeting or other activity undertaken to permit the allocation of infrastructure capacity for trans-network train services, decisions shall only be taken by representatives of</p>		<p>се стара о томе да његово учешће у сарадњи из става 1. и 2. овог члана, методе рада и сви релевантни критеријуми који се користе за оцену расположивости и доделу капацитета инфраструктуре буду јавно доступни.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>infrastructure managers.</p> <p>4. The participants in the cooperation referred to paragraph 1 shall ensure that its membership, methods of operation and all relevant criteria which are used for assessing and allocating infrastructure capacity be made publicly available.</p> <p>5. Working in cooperation, as referred to in paragraph 1, infrastructure managers shall assess the need for, and may where necessary propose and organise international train paths to facilitate the operation of freight trains which are subject to an ad hoc request as referred to in Article 48.</p> <p>Such prearranged international train paths shall be made available to applicants through any of the participating infrastructure managers.</p>					
41.1-2	<p>Applicants</p> <p>1. Requests for infrastructure capacity may be made by applicants. In order to use such infrastructure capacity, applicants shall appoint a railway undertaking to conclude an agreement with the infrastructure manager in</p>	32.1-4	<p>Захтеве за капацитете инфраструктуре могу да подносе лица из члана 2. тачка 46) овог закона основана, односно регистрована у Републици Србији, као и међународне групације железничких превозника чији је најмање један члан регистрован у</p>	ПУ		

	<p>accordance with Article 28. This is without prejudice to the right of applicants to conclude agreements with infrastructure managers under Article 44(1).</p> <p>2. The infrastructure manager may set requirements with regard to applicants to ensure that its legitimate expectations about future revenues and utilisation of the infrastructure are safeguarded. Such requirements shall be appropriate, transparent and non-discriminatory. They shall be specified in the network statement as referred to in point 3(b) of Annex IV. They may only include the provision of a financial guarantee that shall not exceed an appropriate level which shall be proportional to the contemplated level of activity of the applicant, and assurance of the capability to prepare compliant bids for infrastructure capacity.</p>		<p>Републици Србији. Ради коришћења додељеног капацитета инфраструктуре подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре који нису железнички превозници именују железничког превозника за закључивање уговора из члана 19. овог закона са управљачем инфраструктуре. Тиме се не доводи у питање право подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре да закључују оквирне споразуме из члана 33. овог закона са управљачима инфраструктуре. Управљач инфраструктуре може утврдити услове које мора да испуњава подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре, како би обезбедио да буду осигурана његова легитимна очекивања која се односе на будуће приходе и коришћење капацитета инфраструктуре, који морају бити наведени у Изјави о мрежи.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			Услови из става 3. овог члана морају бити одговарајући, транспарентни, недискриминаторски и прецизно наведени у Изјави о мрежи.			
41.3.	3. Before 16 June 2015, the Commission shall adopt implementing measures setting out the details of the criteria to be followed for the application of paragraph 2. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).			НП	Односи се на надлежност ЕК.	
42.	<p>Framework agreements</p> <p>1. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, a framework agreement may be concluded between an infrastructure manager and an applicant. Such a framework agreement shall specify the characteristics of the infrastructure capacity required by and offered to the applicant over a period of time exceeding one working timetable period.</p> <p>The framework agreement shall not specify a train path in detail, but shall be such as to meet the legitimate commercial needs of</p>	33.	Управљач инфраструктуре и подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре могу да закључе оквирни споразум. Оквирним споразумом из става 1. овог члана прецизирају се карактеристике понуђеног капацитета инфраструктуре потребног подносиоцу захтева за доделу капацитета инфраструктуре током временског периода који прелази један период важења реда вожње. Оквирним споразумом се не прецизира детаљно	ПУ		

<p>the applicant. A Member State may require prior approval of such a framework agreement by the regulatory body referred to in Article 55 of this Directive.</p> <p>2. Framework agreements shall not be such as to preclude the use of the relevant infrastructure by other applicants or services.</p> <p>3. Framework agreements shall allow for the amendment or limitation of its terms to enable better use to be made of the railway infrastructure.</p> <p>4. Framework agreements may contain penalties should it be necessary to modify or terminate the agreement.</p> <p>5. Framework agreements shall, in principle, cover a period of five years, renewable for periods equal to their original duration. The infrastructure manager may agree to a shorter or longer period in specific cases. Any period longer than five years shall be justified by the existence of commercial contracts, specialised investments or risks.</p> <p>6. For services using specialised infrastructure referred to in Article 49 which requires substantial and long-term</p>	<p>траса воза, већ се настоји да се задовоље легитимне комерцијалне потребе подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре.</p> <p>Оквирним споразумима не сме се искључивати могућност да одговарајућу инфраструктуру користе други подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно железнички превозници.</p> <p>Оквирни споразуми морају омогућавати да се његови услови измене или ограниче како би се омогућила боља употреба железничке инфраструктуре.</p> <p>Оквирни споразуми могу да садрже казне за случај измена или раскидања споразума.</p> <p>Оквирни споразуми се, у начелу, закључују на период од пет година, и могу се обновити на периоде једнаке њиховом првобитном трајању.</p> <p>Управљач инфраструктуре може да пристане на краће или дуже периоде у посебним случајевима.</p> <p>Сваки период дужи од пет</p>			
--	---	--	--	--

	<p>investment, duly justified by the applicant, framework agreements may be for a period of 15 years. Any period longer than 15 years shall be permissible only in exceptional cases, in particular where there is large-scale, long-term investment, and particularly where such investment is covered by contractual commitments including a multiannual amortisation plan.</p> <p>In such exceptional cases, the framework agreement may set out the detailed characteristics of the capacity which is to be provided to the applicant for the duration of the framework agreement. Those characteristics may include the frequency, volume and quality of train paths. The infrastructure manager may reduce reserved capacity which, over a period of at least one month, has been used less than the threshold quota provided for in Article 52.</p> <p>As from 1 January 2010, an initial framework agreement may be drawn up for a period of five years, renewable once, on the basis of the capacity characteristics used by</p>		<p>година мора бити оправдан постојањем комерцијалних уговора, специјализованих инвестиција или ризика.</p> <p>За услуге које користе специјализовану инфраструктуру из члана 40. овог закона која захтева значајне и дугорочне инвестиције, које подносилац захтева прописно оправда, оквирни споразум може да се закључи на период од 15 година. Периоди дужи од 15 година дозвољени су искључиво у изузетним случајевима, нарочито када је реч о дугорочним инвестицијама великог обима, и нарочито уколико су такве инвестиције обухваћене уговореним обавезама, укључујући вишегодишњи план амортизације.</p> <p>У изузетним случајевима из става 8. овог члана, оквирним споразумом могу се утврдити детаљне карактеристике капацитета који се пружа подносиоцу захтева током трајања оквирног споразума. Те карактеристике могу да укључују фреквенцију,</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>applicants operating services before 1 January 2010, in order to take account of specialised investments or the existence of commercial contracts. The regulatory body referred to in Article 55 shall be responsible for authorising the entry into force of such an agreement.</p> <p>7. While respecting commercial confidentiality, the general nature of each framework agreement shall be made available to any interested party.</p> <p>8. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission may adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>		<p>обим и квалитет траса воза. Управљач инфраструктуре може да смањи резервисани капацитет који је, током периода од најмање месец дана, коришћен мање него што је дозвољено граничном квотом из члана 43. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да свакој заинтересованој страни, на њен захтев, учини доступном основне информације о сваком закљученом оквирном споразуму, поштујући при том комерцијалну поверљивост информација. Управљач инфраструктуре доставља Дирекцији сваки закључени оквирни споразум, у року од десет дана од дана потписивања. Влада прописује поступке, садржину и критеријуме који се односе на оквирне споразуме за доделу капацитета железничке инфраструктуре, као и обавезе управљача инфраструктуре у погледу информисања у вези са оквирним капацитетима.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

43.1.	<p>Schedule for the allocation process</p> <p>1. The infrastructure manager shall adhere to the schedule for capacity allocation set out in Annex VII.</p>	34.1-7	<p>Ред вожње утврђује управљач инфраструктуре једном за календарску годину и по правилу ступа на снагу у поноћ, друге суботе у децембру текуће године. Ако се врше измене или допуне реда вожње после зиме, нарочито како би се узеле у обзир, по потреби, измене или допуне редова вожње за међународне путничке возове, то се врши у поноћ друге суботе у јуну, и у другим интервалима између тих датума ако је потребно.</p> <p>Управљач инфраструктуре у оквиру успостављене међународне сарадње са другим управљачима инфраструктуре може договорити друго време почетка важења или измена и допуна реда вожње, о чему је дужан да благовремено обавести јавност и Дирекцију.</p> <p>Захтеви за доделу капацитета инфраструктуре путем уноса траса воза у ред вожње могу се поднети управљачу инфраструктуре најкасније 12 месеци пре ступања на снагу реда</p>	ПУ		
-------	--	--------	--	----	--	--

		<p>вожње. Управљач инфраструктуре разматра и захтеве примљене после тог рока.</p> <p>Најкасније 11 месеци пре него што ред вожње ступи на снагу, управљач инфраструктуре води рачуна о томе да су привремене међународне трасе возова успостављене у сарадњи са другим релевантним управљачима инфраструктура.</p> <p>Управљач инфраструктуре израђује нацрт реда вожње најкасније четири месеца после истека рока за подношење захтева из става 3. овог члана.</p> <p>Управљач инфраструктуре одлучује о захтевима које прими после рока из тачке 3. овог члана у складу са поступком објављеним у Изјави о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре може променити додељену трасу воза ако је то неопходно како би се осигурало највеће могуће усклађивање свих захтева за доделу капацитета и ако на то пристане подносилац захтева коме је траса додељена. Управљач</p>			
--	--	--	--	--	--

			инфраструктуре ће ажурирати нацрт реда вожње најкасније 30 дана пре ступања на снагу реда вожње како би биле укључене све трасе возова које су додељене после рока из става 3. овог члана. Влада прописује распоред за поступак доделе капацитета инфраструктуре по захтевима за унос капацитета инфраструктуре у облику траса воза у ред вожње, посебно код ограничења капацитета, као и поступак израде реда вожње и његових измена.			
43.2.	2. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex VII. Thus, after consultation of all infrastructure managers, Annex VII may be amended to take into account operational considerations of the allocation process. Those amendments shall be based on what is necessary in the light of experience in order to ensure an efficient allocation process and			НП	Овлашћење ЕК.	

	to reflect the operational concerns of the infrastructure managers.					
43.3	Infrastructure managers shall agree with the other relevant infrastructure managers concerned which international train paths are to be included in the working timetable, before commencing consultation on the draft working timetable. Adjustments shall only be made if absolutely necessary.	34.7-8	Распоред за поступак доделе капацитета инфраструктуре по захтевима за унос капацитета инфраструктуре у облику траса воза у ред вожње, као и поступак израде реда вожње и његових измена прописује Влада. Управљач инфраструктуре се у оквиру успостављене сарадње договара са другим релевантним заинтересованим управљачима инфраструктуре о томе које све међународне трасе возова треба укључити у ред вожње, пре почетка консултација о нацрту реда вожње. Прилагођавање постигнутих договора врши се само ако је неопходно.	ПУ		
44.	Applications 1. Applicants may apply under public or private law to the infrastructure manager to request an agreement granting rights to use railway	35.	Подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре могу да поднесу захтев управљачу инфраструктуре за закључивање уговора из	ДУ	Усклађеност је делимична из разлога што се још нису стекли услови за пренос дела	

	<p>infrastructure against a charge as provided for in Section 2 of Chapter IV.</p> <p>2. Requests relating to the regular working timetable shall comply with the deadlines set out in Annex VII.</p> <p>3. An applicant who is a party to a framework agreement shall apply in accordance with that agreement.</p> <p>4. For train paths crossing more than one network, infrastructure managers shall ensure that applicants may apply to a one-stop shop that is either a joint body established by the infrastructure managers or one single infrastructure manager involved in the train path. That infrastructure manager shall be permitted to act on behalf of the applicant to seek capacity with other relevant infrastructure managers. This requirement is without prejudice to Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight.</p>		<p>члана 19. овог закона, којим им се додељује капацитет инфраструктуре уз плаћање цене у складу са овим законом.</p> <p>Захтеви који се односе на унос траса воза у ред вожње у поступку израде реда вожње морају се поднети у року утврђеном чланом 34. став 3. овог закона. Захтеви који се односе на измену важећег реда вожње подnose се у роковима које утврђује Влада актом из члана 34. став 7. овог закона.</p> <p>Подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре који је са управљачем инфраструктуре закључио оквирни споразум подноси захтев из става 1. овог члана у складу са тим споразумом.</p>		<p>одредбе који се односи на one stop shop. Ускладиће се кроз примену Споразума о транспортној заједници или кроз сарадњу управљача инфраструктуре као члана RNE.</p>	
45.	<p>Scheduling</p> <p>1. The infrastructure manager shall, as far as possible, meet all</p>	36.	<p>Управљач инфраструктуре задовољава, колико је могуће, све захтеве за доделу капацитета</p>	ПУ		

	<p>requests for infrastructure capacity including requests for train paths crossing more than one network, and shall, as far as possible, take account of all constraints on applicants, including the economic effect on their business.</p> <p>2. The infrastructure manager may give priority to specific services within the scheduling and coordination process but only as set out in Articles 47 and 49.</p> <p>3. The infrastructure manager shall consult interested parties about the draft working timetable and allow them at least one month to present their views. Interested parties shall include all those who have requested infrastructure capacity and other parties who wish to have the opportunity to comment on how the working timetable may affect their ability to procure rail services during the working timetable period.</p> <p>4. The infrastructure manager shall take appropriate measures to deal with any concerns that are expressed.</p>		<p>инфраструктуре, укључујући захтеве за трасама возова које прелазе више од једне мреже и, колико је могуће, узима у обзир сва ограничења за подносиоце захтева, укључујући економске ефекте на њихово пословање.</p> <p>Управљач инфраструктуре може дати приоритет посебним услугама у оквиру поступка распоређивања, искључиво у складу са чл. 38. и 40. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да консултује заинтересоване стране у вези са нацртом реда вожње и да им омогући да у року од најмање 30 дана доставе своје ставове управљачу инфраструктуре.</p> <p>Заинтересоване стране из става 3. овог члана укључују све подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре, као и друга лица која желе да им се омогући да дају своје коментаре у вези са тим како важећи ред вожње</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>може да утиче на њихову способност да набаве железничке услуге током тог периода важења реда вожње.</p> <p>Управљач инфраструктуре предузима одговарајуће мере за решавање свих изнетих проблема.</p>			
46.	<p>Coordination process</p> <p>1. During the scheduling process referred to in Article 45, where the infrastructure manager encounters conflicts between different requests, it shall attempt, through coordination of the requests, to ensure the best possible matching of all requirements.</p> <p>2. Where a situation requiring coordination arises, the infrastructure manager shall have the right, within reasonable limits, to propose infrastructure capacity that differs from that which was requested.</p> <p>3. The infrastructure manager shall attempt, through consultation with the appropriate applicants, to resolve any conflicts. Such consultation shall be based on the disclosure of the following information within a reasonable</p>	37.	<p>Када се у току поступка распоређивања из члана 36. овог закона појаве сукобљени различити захтеви за доделу капацитета инфраструктуре и ако све захтеве за доделу капацитета инфраструктуре није могуће задовољити на други начин, управљач инфраструктуре ће предузети мере да путем координације захтева обезбеди најбољу могућу усклађеност свих захтева. Ако настане ситуација која захтева координацију, управљач инфраструктуре има право да, у разумним границама, предложи капацитете инфраструктуре који се разликују од захтеваних.</p> <p>Управљач инфраструктуре предузима мере да, путем консултација са одговарајућим</p>	ПУ		

<p>time, free of charge and in written or electronic form:</p> <p>(a) train paths requested by all other applicants on the same routes;</p> <p>(b) train paths allocated on a preliminary basis to all other applicants on the same routes;</p> <p>(c) alternative train paths proposed on the relevant routes in accordance with paragraph 2;</p> <p>(d) full details of the criteria being used in the capacity-allocation process.</p> <p>In accordance with Article 39(2), that information shall be provided without disclosing the identity of other applicants, unless applicants concerned have agreed to such disclosure.</p> <p>4. The principles governing the coordination process shall be set out in the network statement. These shall, in particular, reflect the difficulty of arranging international train paths and the effect that modification may have on other infrastructure managers.</p> <p>5. Where requests for infrastructure capacity cannot be satisfied without coordination, the infrastructure manager shall attempt to</p>	<p>подносиоцима захтева, реши све настале конфликте.</p> <p>У циљу спровођења консултације из става 3. овог члана управљач инфраструктуре ће, у разумним границама, учинити доступним, бесплатно, у писаном или електронском облику, следеће информације:</p> <p>1) трасе возова које захтевају сви остали подносиоци захтева на истим превозним путевима;</p> <p>2) трасе возова које су прелиминарно додељене свим другим подносиоцима захтева на истим пругама;</p> <p>3) алтернативне трасе возова предложене на релевантним превозним путевима у складу са ставом 2. овог члана;</p> <p>4) све детаље критеријума који се користе у поступку доделе капацитета.</p> <p>Информације из става 4. овог члана се пружају поштујући комерцијалну поверљивост информација и без навођења идентитета осталих подносилаца захтева за доделу капацитета</p>			
--	---	--	--	--

	<p>accommodate all requests through coordination.</p> <p>6. Without prejudice to the current appeal procedures and to Article 56, in the event of disputes relating to the allocation of infrastructure capacity, a dispute resolution system shall be made available in order to resolve such disputes promptly. This system shall be set out in the network statement. If this system is applied, a decision shall be reached within a time limit of 10 working days.</p>		<p>инфраструктуре, осим уз писану сагласност. Начела спровођења поступка координације одређују се у Изјави о мрежи. Ова начела треба да одражавају тешкоће у договарању међународних траса возова и ефекте које модификација може имати на остале управљаче инфраструктуре. Независно од поступака по Захтевима из члана 121. овог закона поднетим Дирекцији, управљач инфраструктуре одређује у Изјави о мрежи начин решавања спорова у вези са сукобљеним захтевима за доделу капацитета инфраструктуре. Управљач инфраструктуре је дужан да одлучи по захтеву за доделу капацитета инфраструктуре у року од десет радних дана од дана окончања поступка решавања спорова из става 7. овог члана. Ако управљач инфраструктуре одбије захтев за доделу капацитета инфраструктуре или понуди капацитет</p>			
--	---	--	--	--	--	--

			инфраструктуре под другачијим условима у односу на поднети захтев, подносилац тог захтева за доделу капацитета инфраструктуре може покренути поступак пред Дирекцијом у складу са чланом 121. овог закона.			
47.	<p>Congested infrastructure</p> <p>1. Where, after coordination of the requested train paths and consultation with applicants, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, the infrastructure manager shall immediately declare that section of infrastructure on which this has occurred to be congested. This shall also be done for infrastructure which can be expected to suffer from insufficient capacity in the near future.</p> <p>2. Where infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager shall carry out a capacity analysis as provided for in Article 50, unless a capacity-enhancement plan, as provided for in Article 51, is already being implemented.</p>	38.	Ако, после поступка координације и консултација из члана 35. овог закона, није могуће адекватно удовољити захтевима за капацитетом инфраструктуре, управљач инфраструктуре без одлагања проглашава тај део инфраструктуре загушеним. То ће се такође учинити и за инфраструктуру за коју се може очекивати да ће у блиској будућности трпети од недовољног капацитета. Ако се инфраструктура прогласи загушеном, управљач инфраструктуре спроводи анализу капацитета у складу са чланом 41. овог закона, осим уколико се план за побољшање капацитета из члана 42. овог закона већ није почео спроводити.	ПУ		

	<p>3. Where charges in accordance with Article 31(4) have not been levied or have not achieved a satisfactory result and the infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager may, in addition, employ priority criteria to allocate infrastructure capacity.</p> <p>4. The priority criteria shall take account of the importance of a service to society relative to any other service which will consequently be excluded.</p> <p>In order to guarantee the development of adequate transport services within this framework, in particular to comply with public-service requirements or to promote the development of national and international rail freight, Member States may take any measures necessary, under non-discriminatory conditions, to ensure that such services are given priority when infrastructure capacity is allocated.</p> <p>Member States may, where appropriate, grant the infrastructure manager compensation corresponding to any loss of revenue related to</p>		<p>Ако цене из члана 23. овог закона нису наплаћене или нису постигле задовољавајући резултат и инфраструктура је проглашена загушеном, управљач инфраструктуре може, поред тога, употребити критеријуме приоритета за доделу капацитета инфраструктуре.</p> <p>Критеријуме приоритета утврђује управљач инфраструктуре, узимајући у обзир значај одређених превозних услуга за друштво, у односу на било коју другу услугу, којима се услед тога даје предност.</p> <p>У случају из става 3. овог члана Влада може одобрити управљачу инфраструктуре надокнаду која одговара губитку прихода услед потребе да се одређени капацитет инфраструктуре додели за обављање одређених услуга.</p> <p>Приликом утврђивања критеријума приоритета, управљач инфраструктуре дужан је да захтевима за доделу капацитета инфраструктуре у</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>the need to allocate a given capacity to certain services pursuant to the second subparagraph.</p> <p>Those measures and that compensation shall include taking account of the effect of this exclusion in other Member States.</p> <p>5. The importance of freight services, and in particular international freight services, shall be given adequate consideration in determining priority criteria.</p> <p>6. The procedures to be followed and the criteria to be used where infrastructure is congested shall be set out in the network statement.</p>		<p>функцији пружања услуга јавног превоза путника да приоритет, као и да води рачуна о промовисању развоја националног и међународног железничког превоза робе, под недискриминаторским условима.</p> <p>Поступци и критеријуми који ће се примењивати у случају загушења инфраструктуре објављују се у Изјави о мрежи.</p>			
48.	<p>Ad hoc requests</p> <p>1. The infrastructure manager shall respond to ad hoc requests for individual train paths as quickly as possible, and in any event within five working days. Information supplied on available spare capacity shall be made available to all applicants who may wish to use this capacity.</p> <p>2. Infrastructure managers shall, where necessary, undertake an evaluation of the need for</p>	39.	<p>Ad hoc захтеви за доделу капацитета инфраструктуре су захтеви за појединачне трасе возова који се подносе у току важења утврђеног реда вожње.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да одговори на ad hoc захтеве из става 1. овог члана у најкраћем могућем року, а најдуже у року од пет радних дана од дана пријема захтева.</p> <p>Управљач инфраструктуре дужан је да учини</p>	ПУ		

	<p>reserve capacity to be kept available within the final scheduled working timetable to enable them to respond rapidly to foreseeable ad hoc requests for capacity. This shall also apply in cases of congested infrastructure.</p>		<p>доступним информације о расположивом слободном капацитету инфраструктуре свим подносиоцима, као и потенцијалним подносиоцима, захтева за доделу капацитета инфраструктуре који би могли изразити жељу да користе тај капацитет. Управљач инфраструктуре, где је потребно, процењује потребу за резервним капацитетима који ће остати расположиви у оквиру последњег израђеног реда вожње како би имао могућност да брзо одговори на предвидљиве ad hoc захтеве за капацитетом. Управљач инфраструктуре ће поступити на овај начин и у случају загушења инфраструктуре.</p>			
49.	<p>Specialised infrastructure 1. Without prejudice to paragraph 2, infrastructure capacity shall be considered to be available for the use of all types of service which conform to the characteristics necessary for operation on the train path. 2. Where there are suitable</p>	40.	<p>Капацитет инфраструктуре се сматра расположивим за коришћење у сврху свих врста услуга превоза које одговарају карактеристикама неопходним за обављање саобраћаја на траси воза. Изузетно, ако постоје одговарајући алтернативни</p>	ПУ		

	<p>alternative routes, the infrastructure manager may, after consultation with interested parties, designate particular infrastructure for use by specified types of traffic. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, where such designation has occurred, the infrastructure manager may give priority to this type of traffic when allocating infrastructure capacity. Such designation shall not prevent the use of such infrastructure by other types of traffic when capacity is available.</p> <p>3. Where infrastructure has been designated pursuant to paragraph 2, this shall be described in the network statement.</p>	<p>превозни путеви, управљач инфраструктуре може, после консултација са заинтересованим странама, да одреди посебну инфраструктуру за специфичне врсте саобраћаја. Ако се одреди специјализована инфраструктура из става 2. овог члана, управљач инфраструктуре може приликом доделе капацитета инфраструктуре, дати приоритет тој врсти саобраћаја. Давање приоритета из става 3. овог члана не може бити у супротности са правилима о заштити конкуренције. Одређивање специјализоване инфраструктуре не искључује њено коришћење за остале врсте саобраћаја када постоје расположиви капацитети. Управљач инфраструктуре објављује у Изјави о мрежи податке о одређеној специјализованој инфраструктури.</p>			
--	---	---	--	--	--

50.	<p>Capacity analysis</p> <p>1. The objective of capacity analysis is to determine the constraints on infrastructure capacity which prevent requests for capacity from being adequately met, and to propose methods of enabling additional requests to be satisfied. The capacity analysis shall identify the reasons for the congestion and what measures might be taken in the short and medium term to ease the congestion.</p> <p>2. The capacity analysis shall consider the infrastructure, the operating procedures, the nature of the different services operating and the effect of all these factors on infrastructure capacity. Measures to be considered shall include in particular rerouting services, retiming services, speed alterations and infrastructure improvements.</p> <p>3. A capacity analysis shall be completed within six months of the identification of infrastructure as congested.</p>	41.	<p>Управљач инфраструктуре дужан је да у случају загушења инфраструктуре из члана 38. овог закона спроведе анализе капацитета инфраструктуре са циљем да се одреде ограничења капацитета инфраструктуре која спречавају да се адекватно изађе у сусрет захтевима за доделу капацитета и предложи методе које ће омогућити да се задовоље додатни захтеви. Анализом капацитета утврђују се разлози загушења и које мере се могу предузети у краткорочном и средњорочном периоду да се смањи загушење. Анализом капацитета разматра се инфраструктура, поступци рада, карактер различитих услуга које се реализују, као и ефекти свих тих фактора на капацитет инфраструктуре. Мере које треба размотрити обухватају посебно преусмеравање услуга, мењање временских термина услуга, промене брзине и побољшања инфраструктуре.</p>	ПУ		
-----	--	-----	---	----	--	--

			Управљач инфраструктуре дужан је да заврши анализу капацитета у року од шест месеци од дана утврђивања да је инфраструктура загушена.			
51.	<p>Capacity-enhancement plan</p> <p>1. Within six months of the completion of a capacity analysis, the infrastructure manager shall produce a capacity- enhancement plan.</p> <p>2. A capacity-enhancement plan shall be developed after consultation with users of the relevant congested infrastructure.</p> <p>It shall identify:</p> <p>(a) the reasons for the congestion;</p> <p>(b) the likely future development of traffic;</p> <p>(c) the constraints on infrastructure development;</p> <p>(d) the options and costs for capacity enhancement, including likely changes to access charges.</p> <p>On the basis of a cost benefit analysis of the possible measures identified,it shall also determine the action to be taken to enhance infrastructurecapacity,</p>	42.	<p>У року од шест месеци од завршетка анализе капацитета из члана 41. овог закона, управљач инфраструктуре доноси план за побољшање капацитета.</p> <p>План за побољшање капацитета се израђује после консултација са корисницима релевантне загушене инфраструктуре.</p> <p>Планом за побољшање капацитета се утврђују:</p> <p>1) разлози загушења;</p> <p>2) могући будући развој саобраћаја;</p> <p>3) ограничења за развој инфраструктуре;</p> <p>4) могућности и трошкови за побољшање капацитета, укључујући могуће промене цена приступа.</p> <p>По основу анализе трошкова и користи могућих утврђених мера, планом из става 1. овог члана одређују се и активности које ће се</p>	ПУ		

	<p>including a timetable for implementing the measures. The plan may be subject to prior approval by the Member State.</p> <p>3. The infrastructure manager shall cease to levy any charges for therelevant infrastructure under Article 31(4) in cases where:</p> <p>(a) it does not produce a capacity-enhancement plan; or (b) it does not make progress with the actions identified in the capacityenhancement plan.</p> <p>4. Notwithstanding paragraph 3 of this Article, the infrastructuremanager may, subject to the approval of the regulatory body referredto in Article 55, continue to levy the charges if:</p> <p>(a) the capacity-enhancement plan cannot be realised for reasonsbeyond its control; or (b) the options available are not economically or financially viable.</p>		<p>предузети ради побољшања капацитета инфраструктуре, укључујући и динамику за спровођење мера.</p> <p>План из става 1. овог члана доноси се уз сагласност Министра.</p> <p>Управљач инфраструктуре ће обуставити наплаћивање цена приступа за релевантну инфраструктуру у складу са чланом 23. овог закона у случајевима када:</p> <p>1) не донесе план за побољшање капацитета или 2) не оствари напредак у спровођењу активност одређених планом за побољшање капацитета.</p> <p>Изузетно од става б. овог члана, управљач инфраструктуре може, уз одобрење Дирекције за железнице као регулаторног тела, да настави да наплаћује ове цене ако:</p> <p>1) није могуће реализовати план за побољшање капацитета из разлога који су ван његове контроле или</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			2) расположиве могућности нису економски или финансијски изводљиве.			
52.1.	Use of train paths 1. In the network statement, the infrastructure manager shall specify conditions whereby it will take account of previous levels of utilisation of train paths in determining priorities for the allocation process.	43.1.	Управљач инфраструктуре ће у Изјави о мрежи прецизирати услове под којима ће узети у обзир претходне нивое искоришћења траса возова приликом одређивања приоритета за поступак доделе.	ПУ		
52.2.	2. For congested infrastructure in particular, the infrastructure manager shall require the surrender of a train path which, over a period of at least one month, has been used less than a threshold quota to be laid down in the network statement, unless this was due to non-economic reasons beyond the applicant's control.	43.2.	Нарочито када се ради о загушеној инфраструктури, управљач инфраструктуре захтева предају трасе воза која је, током периода од најмање 30 дана, била коришћена мање него што је дозвољено граничном квотом која се утврђује у Изјави о мрежи, осим ако се то десило услед не-економских разлога који су изван контроле подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре.	ПУ		
53.	Infrastructure capacity for maintenance work 1. Requests for infrastructure capacity to enable maintenance work to be performed shall be submitted during the scheduling	44.	Управљач инфраструктуре резервише капацитете инфраструктуре који су неопходни ради извођења радова на одржавању инфраструктуре у току поступка распоређивања из	ПУ		

	<p>process.</p> <p>2. Adequate account shall be taken by the infrastructure manager of the effect of infrastructure capacity reserved for scheduled track maintenance work on applicants.</p> <p>3. The infrastructure manager shall inform, as soon as possible, interested parties about the unavailability of infrastructure capacity due to unscheduled maintenance work. The regulatory body may require the infrastructure manager to make such information available to it, if it deems that this is necessary.</p>	<p>члана 36. овог закона. Управљач инфраструктуре на одговарајући начин узима у обзир ефекте које резервисање капацитета инфраструктуре за планиране радове на одржавању колосека има на подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре. Управљач инфраструктуре је дужан да без одлагања обавести заинтересоване стране о капацитету инфраструктуре који није на располагању због непланираних радова на одржавању. Дирекција може затражити од управљача инфраструктуре да јој достави податке из става 3. овог члана, уколико то сматра потребним.</p>			
54.	<p>Special measures to be taken in the event of disturbance</p> <p>1. In the event of disturbance to train movements caused by technical failure or accident, the infrastructure manager shall take all necessary steps to restore the situation to normal. To that end, it shall draw up a contingency plan listing the</p>	45. У случају поремећаја у саобраћању возова узрокованих техничким кваром или несрећом, управљач инфраструктуре предузима све неопходне мере да се успостави редовно стање. У ту сврху, он саставља план за поступање у непредвиђеним	ДУ	Усклађеност је делимична зато што је део одредбе измењен Директивом из IV пакета.	

<p>various bodies to be informed in the event of serious incidents or serious disturbances to train movements. In the event of a disturbance which has a potential impact on cross-border traffic, the infrastructure manager shall share any relevant information with other infrastructure managers the network and traffic of which may be affected by that disturbance. The infrastructure managers concerned shall cooperate to restore the cross-border traffic to normal.</p> <p>2. In an emergency and, where absolutely necessary, on account of a breakdown making the infrastructure temporarily unusable, the train paths allocated may be withdrawn without warning for as long as is necessary to repair the system.</p> <p>The infrastructure manager may, if it deems this necessary, require railway undertakings to make available to it the resources which it feels are the most appropriate to restore the situation to normal as soon as possible.</p> <p>3. Member States may require railway undertakings to be</p>	<p>ситуацијама, са списком тела која треба да обавести у случају озбиљних несрећа или озбиљних поремећаја у саобраћању возова.</p> <p>О насталим поремећајима у саобраћању возова узрокованих техничким кваром или несрећом и планираном времену за успостављање редовног стања управљач инфраструктуре без одлагања обавештава кориснике тог дела железничке инфраструктуре.</p> <p>У хитним случајевима и, уколико је апсолутно неопходно, услед оштећења које доводи до тога да је инфраструктура привремено неупотребљива, додељене трасе возова могу се повући без упозорења, и то на онолико времена колико је потребно за поправку система.</p> <p>Управљач инфраструктуре ангажује средства корисника трасе воза која сматра најподеснијим за успостављање нормалне ситуације.</p>			
---	--	--	--	--

	involved in assuring the enforcement and monitoring of their own compliance with the safety standards and rules.		У ванредним ситуацијама се поступа у складу са законом којим се уређују ванредне ситуације.			
55.1-2	<p>Regulatory body</p> <p>1. Each Member State shall establish a single national regulatory body for the railway sector. Without prejudice to paragraph 2, this body shall be a stand-alone authority which is, in organisational, functional, hierarchical and decision-making terms, legally distinct and independent from any other public or private entity. It shall also be independent in its organisation, funding decisions, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, charging body, allocation body or applicant. It shall furthermore be functionally independent from any competent authority involved in the award of a public service contract.</p> <p>2. Member States may set up regulatory bodies which are competent for several regulated sectors, if these integrated regulatory authorities fulfil the independence requirements set out in paragraph 1 of this Article. The regulatory body for</p>	118.	<p>Дирекција, као посебна организација, обавља послове државне управе у области железнице утврђене овим законом, као и законима којима се уређују безбедност у железничком саобраћају, интероперабилност железничког система и жичаре за превоз лица. Седиште Дирекције је у Београду.</p> <p>Дирекција има статус правног лица.</p>	ПУ	<p>Предлог не прописује изричито независност Дирекције зато што је дефинисан њен правни статус, који подразумева одговарајућу независност, сагласно одредбама закона којим се уређује државна управа. Самим тим је сувишно Законом о железници дефинисати независност Дирекције.</p>	

	<p>the rail sector may also be joined in organisational term with the national competition authority referred to in Article 11 of Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 101 and 102 of the Treaty, the safety authority established under Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways or the licensing authority referred to in Chapter III of this Directive, if the joint body fulfils the independence requirements set out in paragraph 1 of this Article.</p>					
55.3.1-4	<p>3. Member States shall ensure that the regulatory body is staffed and managed in a way that guarantees its independence. They shall, in particular, ensure that the persons in charge of decisions to be taken by the regulatory body in accordance with Article 56, such as members of its executive board, where relevant, be appointed under clear and transparent rules which guarantee their</p>	119.1-3.	<p>За директора Дирекције поставља се лице које је независно од било којих интереса на тржишту који се односе на сектор железнице и нема никаквог интереса у пословним односима са било којим од предузећа или субјеката који су предмет регулисања. За директора Дирекције не може се поставити лице које је у</p>	ПУ		

	<p>independence, by the national cabinet or council of ministers or by any other public authority which does not directly exert ownership rights over regulated undertakings.</p> <p>Member States shall decide whether these persons are appointed for a fixed and renewable term, or on a permanent basis which only allows dismissal for disciplinary reasons not related to their decision-making. They shall be selected in a transparent procedure on the basis of their merit, including appropriate competence and relevant experience, preferably in the field of railways or other network industries.</p> <p>Member States shall ensure that these persons act independently from any market interest related to the railway sector, and shall therefore not have any interest or business relationship with any of the regulated undertakings or entities. To this effect, these persons shall make annually a declaration of commitment and a declaration of interests, indicating any direct or indirect interests that may be considered prejudicial</p>		<p>претходној години имало непосредну или посредну везу са предузећима или телима која су предмет регулисања.</p> <p>Директор Дирекције најмање две године по разрешењу са дужности не може бити ангажован по било ком основу на стручним или управљачким пословима у предузећима или телима која су предмет регулисања.</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>to their independence and which might influence their performance of any function. These persons shall withdraw from decision-making in cases which concern an undertaking with which they had a direct or indirect connection during the year before the launch of a procedure.</p> <p>They shall not seek or take instructions from any government or other public or private entity when carrying out the functions of the regulatory body, and have full authority over the recruitment and management of the staff of the regulatory body.</p>					
55.3.5.	<p>After their term in the regulatory body, they shall have no professional position or responsibility with any of the regulated undertakings or entities for a period of not less than one year.</p>	119.3	<p>Директор Дирекције најмање две године по разрешењу са дужности не може бити ангажован по било ком основу на стручним или управљачким пословима у предузећима или телима која су предмет регулисања.</p>	ПУ		
56.	<p>Functions of the regulatory body</p> <p>1. Without prejudice to Article 46(6), an applicant shall have the right to appeal to the regulatory body if it believes</p>	121.	<p>Дирекција одлучује по Захтевима које могу поднети подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно</p>	ДУ	<p>Усклађеност је делимична зато што је део одредбе измењен Директивом из</p>	

<p>that it has been unfairly treated, discriminated against or is in any other way aggrieved, and in particular against decisions adopted by the infrastructure manager or where appropriate the railway undertaking or the operator of a service facility concerning:</p> <p>(a) the network statement in its provisional and final versions;</p> <p>(b) the criteria set out in it;</p> <p>(c) the allocation process and its result;</p> <p>(d) the charging scheme;</p> <p>(e) the level or structure of infrastructure charges which it is, or may be, required to pay;</p> <p>(f) arrangements for access in accordance with Articles 10 to 13;</p> <p>(g) access to and charging for services in accordance with Article 13.</p> <p>(h) traffic management;</p> <p>(i) renewal planning and scheduled or unscheduled maintenance;</p> <p>(j) compliance with the requirements, including those regarding conflicts of interest, set out in Article 2(13) and Articles 7, 7a, 7b, 7c, and</p>	<p>подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту, који сматрају да су неправедно третирани, дискриминисани или на било који други начин оштећени, а нарочито против одлука које је донео управљач инфраструктуре или, тамо где је одговарајуће, железнички превозник или оператор услужног објекта, а који се тичу:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Изјаве о мрежи у нацрту и крајњем облику; 2) критеријума које оне садрже; 3) поступка доделе и резултата тог поступка; 4) система наплате цена; 5) висине и/или структуре цена приступа железничкој инфраструктури које је у обавези, или може бити у обавези да плати; 6) споразума за приступ; 7) приступа и наплати услуга. <p>По свим тачкама из става 1. овог члана Захтев Дирекцији могу поднети и</p>		IV пакета.	
---	---	--	------------	--

	<p>7d.</p> <p>2. Without prejudice to the powers of the national competition authorities to secure competition in the rail services markets, the regulatory body shall have the power to monitor the competitive situation in the rail services markets, including in particular the market for high-speed passenger services, and the activities of infrastructure managers in relation to points (a) to (j) of paragraph 1. In particular, the regulatory body shall verify compliance with points (a) to (j) of paragraph 1 on its own initiative and with a view to preventing discrimination against applicants. It shall, in particular, check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants.</p> <p>3. The regulatory body shall also cooperate closely with the national safety authority within the meaning of Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council</p>	<p>железнички превозници које су ангажовали подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре који нису железнички превозници. По тач. 1), 2), 4), 5) и 6) става 1. овог члана Захтеве Дирекцији могу поднети и потенцијални подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту. Захтев који се односи на поступак доделе и резултат тог поступка може се поднети у току поступка доделе, а најкаснију у року од 30 дана од дана његовог окончања. Захтев који се односи на обрачун висине и/или структуру обрачунате цене може поднети железнички превозник који је закључио уговор са управљачем инфраструктуре или оператором услужног објекта у року од 30 дана од дана сазнања да је оштећен поступањем управљача инфраструктуре или оператора услужног</p>			
--	---	--	--	--	--

	<p>of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (2), and the licensing authority within the meaning of this Directive.</p> <p>Member States shall ensure that these authorities jointly develop a framework for information-sharing and cooperation aimed at preventing adverse effects on competition or safety in the railway market. This framework shall include a mechanism for the regulatory body to provide the national safety and licensing authorities with recommendations on issues that may affect competition in the railway market and for the national safety authority to provide the regulatory body and licensing authority with recommendations on issues that may affect safety. Without prejudice to the independence of each authority within the field of their respective competences, the relevant authority shall examine any such recommendation before adopting its decisions. If the relevant authority decides to deviate from these recommendations, it shall give</p>		<p>објекта, а најкасније у року од 3 месеца од дана када је конкретан обрачун извршен.</p> <p>Одлучивање по Захтевима из става 1. овог члана представља одлучивање у управној ствари у складу са законом којим се уређује општи управни поступак. Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за заштиту конкуренције, Дирекција је овлашћена да прати ситуацију конкуренције на тржишту железничких услуга а, нарочито, контролише поступања управљача инфраструктуре, железничког превозника и оператора услужног објекта у смислу члана 1. овог члана на сопствену иницијативу и са циљем спречавања дискриминације према подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре. Дирекција нарочито, проверава да ли Изјава о мрежи садржи дискриминаторне одредбе или ствара дискрециона овлашћења управљача инфраструктуре којима би</p>			
--	--	--	--	--	--	--

<p>reasons in its decisions.</p> <p>4 Member States may decide that the regulatory body is given the task to adopt non-binding opinions on the provisional versions of the business plan referred to in Article 8(3), the contractual agreement and the capacity- enhancement plan to indicate in particular whether these instruments are consistent with the competitive situation in the rail services markets.</p> <p>5. The regulatory body shall have the necessary organisational capacity in terms of human and material resources, which shall be proportionate to the importance of the rail sector in the Member State.</p> <p>6. The regulatory body shall ensure that charges set by the infrastructure manager comply with Section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory. Negotiations between applicants and an infrastructure manager concerning the level of infrastructure charges shall only be permitted if these are carried out under the supervision of the regulatory body. The regulatory body shall intervene if negotiations are likely to</p>	<p>се могли дискриминисати подносиоци захтева. Дирекција се стара о томе да цене које утврди управљач инфраструктуре буду у складу са овим законом и да су недискриминаторске. Преговори између подносиоца захтева и управљача инфраструктуре у погледу висине цена приступа железничкој инфраструктури се дозвољавају само уколико се воде под надзором Дирекције. Дирекција интервенише уколико оцени да се преговори не одвијају сагласно одредбама овог закона. Дирекција може давати необавезујућа мишљења о нацртима планова пословања, уговора између надлежних органа јавне власти и управљача инфраструктуре о условима и начину финансирања управљања железничком инфраструктуром из члана 20. овог закона и плановима за побољшање капацитета из члана 20. овог закона, како би</p>			
--	--	--	--	--

<p>contravene the requirements of this Chapter.</p> <p>7. The regulatory body shall, regularly and, in any case, at least every two years, consult representatives of users of the rail freight and passenger transport services, to take into account their views on the rail market.</p> <p>8. The regulatory body shall have the power to request relevant information from the infrastructure manager, applicants and any third party involved within the Member State concerned.</p> <p>Information requested shall be supplied within a reasonable period set by the regulatory body that shall not exceed one month, unless, in exceptional circumstances, the regulatory body agrees to, and authorises, a time-limited extension, which shall not exceed two additional weeks. The regulatory body shall be able to enforce such requests with appropriate penalties, including fines. Information to be supplied to the regulatory body includes all data which the regulatory body requires in the framework of its appeal function and in its</p>	<p>указала посебно да ли су ови акти усклађени са ситуацијом на тржиштима железничких услуга. Дирекција редовно, а у сваком случају најмање на сваке две године, консултује представнике корисника услуга железничког превоза робе и путника, како би се узели у обзир њихови ставови о железничком тржишту. Дирекција разматра све притужбе у смислу овог члана и, по потреби, захтева релевантне информације и покреће консултације са свим релевантним странама, у року од једног месеца од пријема притужбе. Дирекција одлучује о свим притужбама, предузима мере за исправку стања и обавештава релевантне стране о решењу донетом у року од највише шест недеља од пријема свих релевантних информација. Не доводећи у питање право тела за заштиту конкуренције, Дирекција, по потреби, одлучује на сопствену иницијативу о одговарајућим мерама за</p>			
---	--	--	--	--

	<p>function of monitoring the competition in the rail services markets in accordance with paragraph 2. This includes data which are necessary for statistical and market observation purposes.</p> <p>9. The regulatory body shall consider any complaints and, as appropriate, shall ask for relevant information and initiate consultations with all relevant parties, within 1 month from the receipt of the complaint. It shall decide on any complaints, take action to remedy the situation and inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within 6 weeks from receipt of all relevant information. Without prejudice to the powers of the national competition authorities for securing competition in the rail services markets, the regulatory body shall, where appropriate, decide on its own initiative on appropriate measures to correct discrimination against applicants, market distortion and any other undesirable developments in these markets, in particular with reference to</p>		<p>исправку дискриминације подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре, поремећаја тржишта и свих осталих нежељених дешавања на овим тржиштима, нарочито у смислу тач. а) - е) става 1. Дирекција је овлашћена да спроводи ревизије или покреће екстерну ревизију са управљачима инфраструктуре, операторима услужних објеката и, по потреби, железничким превозницима, како би се потврдила усклађеност са одредбама за раздвајање рачуна утврђеним чланом 3. овог закона. У том смислу, Дирекција има право да захтева све релевантне информације. Нарочито, Дирекција је овлашћена да захтева од управљача инфраструктуре, оператора услужних објеката и свих привредних друштава или других субјеката који врше или интегришу различите врсте железничког транспорта или управљања инфраструктуром у складу</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>points (a) to (j) of paragraph 1.</p> <p>A decision of the regulatory body shall be binding on all parties covered by that decision, and shall not be subject to the control of another administrative instance. The regulatory body shall be able to enforce its decisions with the appropriate penalties, including fines.</p> <p>In the event of an appeal against a refusal to grant infrastructure capacity, or against the terms of an offer of capacity, the regulatory body shall either confirm that no modification of the infrastructure manager's decision is required, or it shall require modification of that decision in accordance with directions specified by the regulatory body.</p> <p>10. Member States shall ensure that decisions taken by the regulatory body are subject to judicial review. The appeal may have suspensive effect on the decision of the regulatory body only when the immediate effect of the regulatory body's decision may cause irretrievable or manifestly excessive damages for the appellant. This provision is without prejudice</p>		<p>са чланом 3. и 13. овог закона да доставе одговарајуће рачуноводствене информације.</p> <p>Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за питања државне помоћи, Дирекција може, уколико на основу примљених финансијских извештаја установи да постоји могућност повреде одредаба закона којим се уређује државна помоћ, да о томе обавести надлежне органе.</p> <p>Дирекција сарађује са телом надлежним за заштиту конкуренције, даје стручна мишљења и обавља друге регулаторне послове утврђене овим законом.</p> <p>Дирекција објављује донета решења из ст. 1. и 11. овог члана на својој интернет страници.</p> <p>Дирекција припрема годишњи извештај о обављању регулаторних послова у претходној години и доставља га Влади најкасније до краја јуна текуће године.</p> <p>Извештај се објављује на</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>to the powers of the court hearing the appeal as conferred by constitutional law, where applicable.</p> <p>11. Member States shall ensure that decisions taken by the regulatory body are published.</p> <p>12. In order to verify compliance with accounting separation provisions laid down in Article 6 and provisions on financial transparency laid down in Article 7d, the regulatory body shall have the power to carry out audits or initiate external audits with infrastructure managers, operators of service facilities and, where relevant, railway undertakings. In the case of vertically integrated undertakings, those powers shall extend to all legal entities. The regulatory body shall be entitled to request any relevant information. In particular the regulatory body shall have the power to request infrastructure manager, operators of service facilities and all undertakings or other entities performing or integrating different types of rail transport or infrastructure management as referred to in</p>		интернет страници Дирекције.			
--	--	--	---------------------------------	--	--	--

	<p>Article 6(1) and (2) and Article 13 to provide all or part of the accounting information listed in Annex VIII with a sufficient level of detail as deemed necessary and proportionate.</p> <p>Without prejudice to the powers of the national authorities responsible for State aid issues, the regulatory body may also draw conclusions from the accounts concerning State aid issues which it shall report to those authorities.</p> <p>Financial flows referred to in Article 7d(1), loans referred to in Article 7d(4) and (5), and debts referred to in Article 7d(7) shall be subject to monitoring by the regulatory body.</p> <p>Where a Member State has designated the regulatory body as the independent competent body referred to in Article 7c(4), the regulatory body shall assess the cooperation agreements referred to in that Article.</p> <p>13. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex VIII.</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	Thus, Annex VIII may be amended to adapt it to the evolution of accounting and control practices and/or to supplement it with additional elements necessary to verify separation of accounts.					
57.	<p>Cooperation between regulatory bodies</p> <p>1. The regulatory bodies shall exchange information about their work and decision-making principles and practice and, in particular, exchange information on the main issues of their procedures and on the problems of interpreting transposed Union railway law. They shall otherwise cooperate for the purpose of coordinating their decision-making across the Union. For this purpose, they shall participate and work together in a network that convenes at regular intervals. The Commission shall be a member, coordinate and support the work of the network and make recommendations to the network, as appropriate. It shall ensure active cooperation of the appropriate regulatory bodies. Subject to the rules on data protection provided for in Directive 95/46/EC of the</p>			НП	Одредбу могу применити само државе чланице ЕУ. Предметна сарадња ће се успоставити у примени Споразума о транспортној заједници.	

	<p>European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (1) and Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data (2), the Commission shall support the exchange of the information referred above among the members of the network, possibly through electronic tools, respecting the confidentiality of business secrets supplied by the relevant undertakings.</p> <p>2. The regulatory bodies shall cooperate closely, including through working arrangements, for the purposes of mutual assistance in their market monitoring tasks and handling complaints or investigations.</p> <p>3. In the case of a complaint or an own-initiative investigation on issues of access or charging relating to an international train</p>					
--	--	--	--	--	--	--

<p>path, as well as in the framework of monitoring competition on the market related to international rail transport services, the regulatory body concerned shall consult the regulatory bodies of all other Member States through which the international train path concerned runs and, where appropriate, the Commission, and shall request all necessary information from them before taking its decision.</p> <p>3a. Where matters concerning an international service require decisions of two or more regulatory bodies, the regulatory bodies concerned shall cooperate in preparing their respective decisions in order to bring about a resolution of the matter. For that purpose, the regulatory bodies concerned shall carry out their functions in accordance with Article 56.</p> <p>4. The regulatory bodies consulted in accordance with paragraph 3 shall provide all the information that they themselves have the right to request under their national law. This information may only be used for the purpose of handling</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>the complaint or investigation referred to in paragraph 3.</p> <p>5. The regulatory body receiving the complaint or conducting an investigation on its own initiative shall transfer relevant information to the regulatory body responsible in order for that body to take measures regarding the parties concerned.</p> <p>6. Member States shall ensure that any associated representatives of infrastructure managers as referred to in Article 40(1) provide, without delay, all the information necessary for the purpose of handling the complaint or investigation referred to in paragraph 3 of this Article and requested by the regulatory body of the Member State in which the associated representative is located. That regulatory body shall be entitled to transfer such information regarding the international train path concerned to the regulatory bodies referred to in paragraph 3.</p> <p>7. At the request of a regulatory body, the Commission may participate in the activities listed under paragraphs 2 to 6</p>					
--	---	--	--	--	--	--

<p>for the purpose of facilitating the cooperation of regulatory bodies as outlined in those paragraphs.</p> <p>8. Regulatory bodies shall develop common principles and practices for making the decisions for which they are empowered under this Directive. Such common principles and practices shall include arrangements for the resolution of disputes that arise within the framework of paragraph 3a. Based on the experience of regulatory bodies and on the activities of the network referred to in paragraph 1, and, if needed, to ensure efficient cooperation of regulatory bodies, the Commission may adopt implementing acts setting out such common principles and practices. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>9. Regulatory bodies shall review decisions and practices of associations of infrastructure managers as referred to in Article 37 and Article 40(1) that implement provisions of this</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>Directive or otherwise facilitate international rail transport.</p> <p>10. For decisions concerning a bi-national infrastructure, both Member States concerned may at any time after 24 December 2016 agree to require coordination between the regulatory bodies concerned in order to align the impact of their decisions.</p>					
58.	<p>Public procurement rules</p> <p>The provisions of this Directive shall be without prejudice to Directive 2004/17/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors (3).</p>			НП	Закон не регулише материју јавних набавки.	
59.	<p>Derogations</p> <p>1. Until 15 March 2013, Ireland, as a Member State located on an island, with a rail link to only one other Member State, and the United Kingdom, in respect of Northern Ireland, on the same basis:</p> <p>(a) do not need to entrust to an independent body the functions determining equitable and non-</p>			НП	Одредба је по правној природи таква да је може имплементирати само држава чланица на коју се односи.	

	<p>discriminatory access to infrastructure, as provided for in the first subparagraph of Article 7(1) in so far as that Article obliges Member States to establish independent bodies performing the tasks referred to in Article 7(2);(b) do not need to apply the requirements set out in Article 27, Article 29(2), Articles 38, 39 and 42, Article 46(4) and (6), Article 47, Article 49(3), and Articles 50 to 53, 55 and 56 on condition that decisions on the allocation of infrastructure capacity or the charging of fees are open to appeal, if so requested in writing by a railway undertaking, before an independent body which shall take its decision within two months of the submission of all relevant information and whose decision shall be subject to judicial review.</p> <p>2. Where more than one railway undertaking licensed in accordance with Article 17, or, in the case of Ireland and Northern Ireland, a railway company so licensed elsewhere, submits an official application to operate competing railway services in, to or from Ireland or</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>Northern Ireland, the continued applicability of this derogation shall be decided upon in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> <p>The derogations referred to in paragraph 1 shall not apply where a railway undertaking operating railway services in Ireland or Northern Ireland submits an official application to operate railway services on, to or from the territory of another Member State, with the exceptions of Ireland for railway undertakings operating in Northern Ireland and the United Kingdom for railway undertakings operating in Ireland.</p> <p>Within one year from the receipt of either the decision referred to in the first subparagraph of this paragraph or notification of the official application referred to in the second subparagraph of this paragraph, the Member State or States concerned (Ireland or the United Kingdom with respect to Northern Ireland) shall put in place legislation to implement the Articles referred to in paragraph 1.</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>3. A derogation referred to in paragraph 1 may be renewed for periods not longer than five years. Not later than 12 months before the expiry date of the derogation a Member State availing itself of that derogation may address a request to the Commission for a renewed derogation. Any such request shall be justified.</p> <p>The Commission shall examine such a request and adopt a decision in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2). That procedure shall apply to any decision related to the request.</p> <p>When adopting its decision, the Commission shall take into account any development in the geopolitical situation and the development of the rail market in, from and to the Member State that requested the renewed derogation.</p>					
60.	<p>Exercise of the delegation</p> <p>1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.</p> <p>2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 20(5),</p>			НП	Одредба се односи на ЕУ институције	

	<p>Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) shall be conferred on the Commission for a period of five years from 15 December 2012. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.</p> <p>3. The delegation of powers referred to in Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A decision to revoke shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect the day following the publication of the decision in the Official Journal of the European Union or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force.</p> <p>4. As soon as it adopts a delegated act, the Commission</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.</p> <p>5. A delegated act adopted pursuant to Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or by the Council within a period of two months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by two months at the initiative of the European Parliament or of the Council.</p>					
61.	<p>Measures of application</p> <p>At the request of a Member State, of a regulatory body or on its own initiative, the Commission shall examine specific measures adopted by national authorities in relation to the application of this Directive, concerning the conditions of access to railway infrastructure and services, the</p>			НП	Права и обавезе Европске комисије	

	licensing of railway undertakings, infrastructure charging and capacity allocation within 12 months after adoption of those measures. The Commission shall decide in accordance with the procedure referred to in Article 62(2) whether the related measure may continue to be applied within four months of receipt of such a request.					
62.	<p>Committee procedure</p> <p>1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. When the committee delivers no opinion on a draft implementing act to be adopted pursuant to Article 10(4), Article 11(4), Article 12(5), Article 13(9) and Article 17(5), Article 31(3) and (5), Article 32(4) and Article 57(8), the Commission shall not adopt</p>			НП	Одредба се односи на ЕУ институције	

	the draft implementing act and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.					
63.	<p>Report</p> <p>1. By 31 December 2024, the Commission shall evaluate the impact of this Directive on the rail sector and shall submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a report on its implementation.</p> <p>In particular, the report shall evaluate the development of high-speed rail services and assess the existence of discriminatory practices regarding access to high-speed lines. The Commission shall consider whether it is necessary to submit legislative proposals.</p> <p>By the same date, the Commission shall assess whether discriminatory practices or other types of distortion of competition persist in relation to infrastructure managers which are part of a vertically integrated undertaking. The Commission shall, if</p>			НП	Права и обавезе Европске комисије	

	<p>appropriate, submit legislative proposals.</p> <p>2. In light of the experience acquired through the network of regulatory bodies, the Commission shall, by 16 December 2014, submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions a report on cooperation between regulatory bodies. The Commission shall, if appropriate, propose complementary measures to ensure a more integrated regulatory oversight of the European rail market, in particular for international services. To that end, legislative measures shall also be considered, if appropriate.</p>					
64.	<p>Transposition</p> <p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive including as regards compliance by undertakings, operators, applicants, authorities and other entities concerned by 16 June 2015. They shall forthwith communicate to the</p>			НП	Одредба је по правној природи таква да је могу имплементирати само државе чланице	

	<p>Commission the text of those provisions. When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directives repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.</p> <p>2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.</p> <p>The obligations for transposition and implementation of Chapters II and IV of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta for as long as no railway system is established within their territory.</p>					
65.	Repeal			НП	Прелазне и завршне	

	<p>Directives 91/440/EEC, 95/18/EC and 2001/14/EC, as amended by the Directives listed in Annex IX, Part A, are repealed with effect from 17 June 2015, without prejudice to the obligations of the Member States relating to the time limits for transposition into national law of the Directives set out in Part B of Annex IX.</p> <p>References to the repealed Directives shall be construed as references to this Directive and shall be read in accordance with the correlation table in Annex X.</p>				одредбе	
66.	<p>Entry into force</p> <p>This Directive shall enter into force on the day following that of its publication in the Official Journal of the European Union.</p>			НП	Прелазне и завршне одредбе	
67.	<p>Addressees</p> <p>This Directive is addressed to the Member States.</p>			НП	Прелазне и завршне одредбе	
a 1.	LIST OF RAILWAY INFRASTRUCTURE ITEMS	4.	<p>Железничка инфраструктура, у смислу овог закона, састоји се од следећих елемената, који чине пругу и споредне колосеке на мрежи, као и индустријске колосеке прикључене на мрежу:</p> <p>1) пружни појас;</p>	ПУ		

		<p>2) колосек и подлога колосека, нарочито насип, усек, дренажни канали и ровови, зидани ровови, пропусти, обложени зидови, засади за заштиту бочних нагиба итд; платформе за путнике и робу, укључујући и оне у путничким станицама и теретним терминалима; ивична стаза и пешачке стазе; преградни зидови, живе ограде, ограде; противпожарни појасеви; апарати за загревање скретница; прелази; застори за заштиту од снега итд;</p> <p>3) грађевински објекти: мостови, пропусти и други надвожњаци, тунели, покривени усеци и други подвожњаци; потпорни зидови, структуре за заштиту од лавина, одрона итд;</p> <p>4) путни прелази, укључујући средства за осигурање путних прелаза;</p> <p>5) горњи строј, а нарочито: шине, ужлебљене шине и заштитне шине; прагови и</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>подужне везе, колосечни причврсни и спојни прибор, застор укључујући туцаник и песак; скретнице, прелази итд; окретнице и преноснице (осим оних резервисаних искључиво за локомотиве);</p> <p>6) прилази за путнике и робу, укључујући друмски приступ и приступ за путнике који долазе или одлазе пешке;</p> <p>7) безбедносне, сигналне и телекомуникационе инсталације на отвореним пругама, у станицама и ранжирним станицама, укључујући постројења за стварање, трансформисање и дистрибуцију електричне енергије за сигнализацију и телекомуникације; зграде за такве инсталације или постројења; колосечне кочнице;</p> <p>8) инсталације за осветљења за потребе саобраћаја и безбедности;</p> <p>9) постројење за трансформацију и пренос електричне енергије за вучу возова: двофазни далеководи 110 kV, подстанции изузев</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>разводног постројења 110 kV у тој подстаници, напојни каблови између подстаница и контактних водова, контактна мрежа и носачи, трећа шина са носачима;</p> <p>10) зграде које су у функцији управљања железничком инфраструктуром, укључујући део опреме за обрачун и наплату превозних цена.</p> <p>Железничка инфраструктура не обухвата индустријске железнице, индустријске колосеке за сопствене потребе, као ни колосеке смештене унутар железничких радионица за поправку, депоа или гаража за локомотиве, од граничника у зони радионице, депоа или гараже.</p> <p>Право приступа железничкој инфраструктури имају сви заинтересовани железнички превозници под једнаким условима, на начин прописан овим законом.</p>			
--	--	---	--	--	--

			Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар) ближе прописује елементе јавне железничке инфраструктуре.			
a 2.	<p>SERVICES TO BE SUPPLIED TO THE RAILWAY UNDERTAKINGS (referred to in Article 13)</p> <p>1. The minimum access package shall comprise:</p> <p>(a) handling of requests for railway infrastructure capacity;</p> <p>(b) the right to utilise capacity which is granted;</p> <p>(c) use of the railway infrastructure, including track points and junctions;</p> <p>(d) train control including signalling, regulation, dispatching and the communication and provision of information on train movement;</p> <p>(e) use of electrical supply equipment for traction current, where available;</p> <p>(f) all other information required to implement or operate the service for which capacity has been granted.</p>	14.	<p>Управљач инфраструктуре пружа железничким превозницима са којима је закључио уговор о коришћењу железничке инфраструктуре минимални приступни пакет услуга, који обухвата:</p> <p>1) поступање са захтевима за капацитетом железничке инфраструктуре;</p> <p>2) право да се користи додељени капацитет;</p> <p>3) коришћење железничке инфраструктуре, укључујући скретнице и рачвање;</p> <p>4) управљање саобраћањем возова, укључујући сигнализацију, регулисање, пријем и отпрему возова, комуникацију, и пружање информација о кретању воза;</p> <p>5) коришћење опреме за напајање електричном</p>	ПУ		

	<p>2. Access, including track access, shall be given to the following services facilities, when they exist, and to the services supplied in these facilities:</p> <p>(a) passenger stations, their buildings and other facilities, including travel information display and suitable location for ticketing services;</p> <p>(b) freight terminals;</p> <p>(c) marshalling yards and train formation facilities, including shunting facilities;</p> <p>(d) storage sidings;</p> <p>(e) maintenance facilities, with the exception of heavy maintenance facilities dedicated to high-speed trains or to other types of rolling stock requiring specific facilities;</p> <p>(f) other technical facilities, including cleaning and washing facilities;</p> <p>(g) maritime and inland port facilities which are linked to rail activities;</p> <p>(h) relief facilities;</p> <p>(i) refuelling facilities and supply of fuel in these facilities, charges for which shall be shown on the invoices</p>	15.	<p>енергијом за вучу, ако постоји;</p> <p>б) све остале информације неопходне за реализацију или извршење превоза за који је капацитет додељен.</p> <p>Цена приступа укључује минимални приступни пакет услуга.</p> <p>Железничким превозницима, на њихов захтев, мора бити омогућен приступ, услужним објектима, укључујући приступне колосеке, као и коришћење основних услуга које се пружају у овим објектима, под условима који су недискриминаторски и транспарентни, у складу са овом законом.</p> <p>Услужни објекти из става 1. овог члана су:</p> <p>1) станичне зграде, односно део станичних зграда, у путничким станицама, намењен путницима у железничком саобраћају, и други објекти у функцији путничког саобраћаја, укључујући дисплеј за информације о путовању и одговарајуће место за услуге издавања</p>			
--	--	-----	---	--	--	--

<p>separately.</p> <p>3. Additional services may comprise:</p> <p>(a) traction current, charges for which shall be shown on the invoices separately from charges for using the electrical supply equipment, without prejudice to the application of Directive 2009/72/EC;</p> <p>(b) pre-heating of passenger trains;</p> <p>(c) tailor-made contracts for:</p> <p>— control of transport of dangerous goods,</p> <p>— assistance in running abnormal trains.</p> <p>4. Ancillary services may comprise:</p> <p>(a) access to telecommunication networks;</p> <p>(b) provision of supplementary information;</p> <p>(c) technical inspection of rolling stock;</p> <p>(d) ticketing services in passenger stations;</p> <p>(e) heavy maintenance services supplied in maintenance facilities dedicated to high-speed trains or to other types of rolling stock requiring specific facilities.</p>	<p>карата;</p> <p>2) теретни терминали;</p> <p>3) ранжирне станице и колосеци за формирање возова, укључујући колосеке за маневрисање;</p> <p>4) колосеци за гарирање, намењени возилима железничких превозника која су у функцији коришћења додељеног капацитета инфраструктуре;</p> <p>5) објекти за одржавање, с изузетком објеката за одржавање намењених возовима за велике брзине или за друге врсте возних средстава која захтевају специфичне објекте возила у којима се врше радови који се не изводе рутински као део свакодневних активности и захтевају да се возило искључи из саобраћаја;</p> <p>6) остали технички објекти, укључујући објекте за чишћење и прање;</p> <p>7) објекти лука на унутрашњим водама повезани са железничким активностима;</p> <p>8) објекти за пружање помоћи;</p>			
---	--	--	--	--

		<p>9) објекти за складиштење и снабдевање горивом, за које се цене исказују одвојено.</p> <p>Железничким превозницима се, поред минималног приступног пакета услуга и основних услуга, могу пружати и додатне и пратеће услуге. Додатне услуге могу да обухватају:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) електричну енергију за вучу; 2) предгревање путничких возова; 3) посебно прилагођени уговори за: <ol style="list-style-type: none"> (1) контролу превоза опасне робе, (2) помоћ у саобраћању специјалних возова. <p>Пратеће услуге могу да обухватају:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) приступ телекомуникационим мрежама; 2) пружање додатних информација; 3) технички преглед возних средстава; 4) услуге издавања карата у путничким станицама; 5) услуге одржавања 			
--	--	--	--	--	--

		<p>које се пружају у објектима за одржавање намењеним возовима за велике брзине или другим врстама возних средстава која захтевају специфичне објекте, у којима се врше радови који се не изводе рутински као део свакодневних активности и захтевају да се возило искључи из саобраћаја.</p> <p>Обезбеђивање електричне енергије за вучу железничким превозницима од стране управљача инфраструктуре, односно оператора услужног објекта, не сматра се енергетском делатношћу у смислу прописа којима се уређује енергетика.</p> <p>Управљач инфраструктуре, односно оператор услужног објекта који поседује елемент железничке инфраструктуре из члана 4. став 1. тачка 9) овог закона, је крајњи купац електричне енергије у смислу прописа којима се уређује енергетика.</p> <p>Управљач инфраструктуре посебно исказује цене за</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>основне, додатне и пратеће услуге које он пружа уз минимални приступни пакет услуга, у складу са закљученим уговором о коришћењу инфраструктуре. Оператори услужних објеката у својој Информацији из члана 18. овог закона прецизирају минимални пакет основних услуга које пружају железничким превозницима. Железничким превозницима којима је омогућен приступ колесецима који повезују са услужним објектом, односно колосецима који су у склопу инфраструктуре услужног објекта, оператор услужног објекта пружа минимални приступни пакет услуга, на који се сходно примењује члан 14. овог закона.</p> <p>Оператор услужног објекта и подносилац захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту, односно железнички превозник кога одреди подносилац захтева који није железнички</p>			
--	--	---	--	--	--

			превозник, уговором уређују међусобна права и обавезе у вези са договореним услугама из овог члана и приступом колосецима који чине инфраструктуру тог услужног објекта.			
a 3.	FINANCIAL FITNESS	81.4-6	<p>Услов који се односи на финансијску способност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је подносилац захтева финансијски способан да испуњава своје постојеће и потенцијалне обавезе, које су реално процењене, за период од 12 месеци. Ради утврђивања испуњености услова у погледу финансијске способности, подносилац захтева из става 4. овог члана доставља Дирекцији уз захтев информације и доказе о:</p> <p>1) расположивим средствима, укључујући износ средстава на банковном рачуну,</p>	ПУ	Потпуна усклађеност је постигнута доношењем Правилникам о лиценцама за превоз у железничком саобраћају („Сл. гласник РС”, 9/14).	

			<p>резервисана средства за прекорачења и зајмове;</p> <p>2) новчаним средствима и основним средствима који су доступни као јемство;</p> <p>3) обртним средствима;</p> <p>4) релевантним трошковима, укључујући трошкове набавке возила, земљишта, објеката, инсталација и возног парка;</p> <p>5) трошковима активе подносиоца захтева;</p> <p>6) плаћању пореза и доприноса за обавезно социјално осигурање (у даљем тексту: доприноса).</p> <p>Услов из става 4. овог члана не сматра се испуњеним ако подносилац захтева нередовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.</p>			
a 4.	CONTENTS OF THE NETWORK STATEMENT	17.3-4	<p>Изјава о мрежи садржи следеће информације:</p> <p>1) део којим се утврђује природа инфраструктуре која је на располагању железничким предузећима и услове за приступ истој. Информације у овом делу су на годишњем нивоу конзистентне са регистром железничке</p>	ПУ		

		<p>инфраструктуре који се објављују у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система или се позивају на овај регистар.</p> <p>2) Део о начелима наплате цена и висини цена. Садржи одговарајуће детаље о системима наплате као и довољно информација о ценама, као и остале релевантне информације о приступу које важе за услуге наведене у овом закону, које пружа само један пружалац услуга. Овај део садржи детаље методологије, правила и, по потреби, скале које се користе за примену чл. 23-27. овог закона, у погледу трошкова и цена. Садржи информације о променама цена о којима је већ одлучено или које се предвиђају за период од наредних пет година, уколико су расположиве.</p> <p>3) део о начелима и критеријумима за доделу капацитета. Овим се утврђују опште карактеристике капацитета</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>инфраструктуре које су на располагању железничким предузећима и сва ограничења која се односе на њену употребу, укључујући могуће захтеве за капацитетом за одржавање. Такође се прецизирају поступци и рокови који се односе на поступак доделе капацитета. Садржи специфичне критеријуме који се примењују током тог поступка, нарочито:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) поступке у складу са којима подносиоци захтева могу да захтевају капацитете од управљача инфраструктуре; (2) захтеве који се тичу подносиоца захтева; (3) распоред за подношење захтева и поступак доделе и процедуре по којима се захтевају информације о распоређивању и процедуре за заказивање планираних и непредвиђених радова на одржавању и ограничења капацитета; (4) начела којима се руководе поступци координације и систем решавања спорова 			
--	--	---	--	--	--

		<p>обезбеђен као део овог поступка;</p> <p>(5) поступке који се прате и критеријуми који се користе када је инфраструктура загушена;</p> <p>(6) детаље о ограничењима у погледу коришћења инфраструктуре;</p> <p>(7) услове под којима се, приликом одређивања приоритета за поступак доделе, узимају у обзир претходни нивои искоришћења капацитета. Наводе се детаљи мера предузетих да се обезбеди адекватан третман услуга превоза робе, међународних услуга, и захтева у складу са ad hoc поступком. Садржи шаблон обрасца за подношење захтева за доделу капацитета. Управљач инфраструктуре објављује и детаљне информације о поступцима доделе међународних траса возова.</p> <p>4) део са информацијама у вези са подношењем захтева за лиценцу и сертификат о безбедности железнице који се издају у складу са овим законом и законом којим се уређује</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>безбедност у железничком саобраћају, или упућивање на веб сајт на којем се такве информације објављују у електронском облику бесплатно;</p> <p>5) део са информацијама о поступцима за решавање спорова и Захтева које се односе на питања приступа железничкој инфраструктури и услугама и систему учинка наведеном у члану 26. став 2. тачка 7) и члану 37. став 7. овог закона;</p> <p>б) део са информацијама о приступу и наплати услуга у услужним објектима из члана 15. овог закона, укључујући и минимални пакет основних услуга које пружају железничким превозницима, укључујући и приступ колосецима. Оператори услужних објеката које не контролише управљач инфраструктуре достављају информације о ценама приступа услужном објекту и ценама пружања услуга, као и информације о техничким условима приступа ради укључивање у изјаву о мрежи, или</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>указују на веб сајт на којем се те информације објављују у електронском облику бесплатно;</p> <p>7) модел оквирних споразума између управљача инфраструктуре и подносилаца захтева у складу са чланом 33. овог закона.</p> <p>Општим условима уговора о коришћењу инфраструктуре који закључују управљач инфраструктуре и железнички превозник којем је додељен капацитет инфраструктуре сматра се део Изјаве о мрежи који садржи податке који се односе на:</p> <p>1) услове за приступ железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама које пружа управљач инфраструктуре;</p> <p>2) начела и начин одређивања и обрачуна цена;</p> <p>3) висину цена минималног приступног пакета услуга, за приступ услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и услуге које у њима</p>			
--	--	---	--	--	--

			пужа, за додатне и пратеће услуге које пужа управљач инфраструктуре; 4) начела и критеријуме за доделу инфраструктурног капацитета.			
a 5.	BASIC PRINCIPLES AND PARAMETERS OF CONTRACTUAL AGREEMENTS BETWEEN COMPETENT AUTHORITIES AND INFRASTRUCTURE MANAGERS	22.	Уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром садржи најмање следеће елементе: 1) област примене споразума у погледу инфраструктуре и услужних објеката, структурираних у складу са чл. 14. и 15. овог закона. Уговор обухвата све аспекте управљања инфраструктуром, укључујући одржавање и обнову инфраструктуре која је већ у употреби. По потреби, може да се обухвати и изградња нове инфраструктуре; 2) структуру плаћања или средстава одређених за услуге управљача инфраструктуре наведене у чл. 14. и 15. овог закона, на одржавање и обнављање и решавање постојећих заосталих ставки за	ПУ		

		<p>одржавање и обнову. По потреби, може да се обухвати структура плаћања или средстава додељених за нову инфраструктуру;</p> <p>3) циљеве ефикасности усмерене на кориснике, у виду показатеља и критеријума квалитета који покривају елементе као што су:</p> <p>(1) ефикасност рада возова, између осталог у погледу брзине на прузи и поузданости, и задовољства корисника,</p> <p>(2) капацитети мреже,</p> <p>(3) управљање основним средствима,</p> <p>(4) обим активности,</p> <p>(5) ниво безбедности,</p> <p>(6) заштита животне средине;</p> <p>4) ниво могућих кашњења у одржавању и средства чија ће се употреба постепено прекинути и према томе покренути различите финансијске токове;</p> <p>5) подстицаје из члана 21. став 3. овог закона;</p> <p>6) минималне обавезе извештавања управљача инфраструктуре у смислу</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>садржаја и учесталости извештавања, укључујући информације које се објављују годишње;</p> <p>7) трајање уговора, које се синхронизује и у складу је са трајањем плана пословања, концесије или дозволе управљача инфраструктуре, где је применљиво, и методологијом за одређивање цена коју доноси Влада;</p> <p>8) правила поступања у случајевима великих поремећаја у раду и ванредних ситуација, укључујући планове за поступање у непредвиђеним ситуацијама и превремени раскид уговорног споразума, као и правовремено обавештавање корисника;</p> <p>9) корективне мере које се предузимају ако било која од страна крши своје уговорне обавезе или, под изузетним околностима, које утичу на расположивост јавних средстава. Ово укључује услове и поступке за поновно преговарање и</p>			
--	--	---	--	--	--

			превремени раскид.			
а 6.	REQUIREMENTS FOR COSTS AND CHARGES RELATED TO RAILWAY INFRASTRUCTURE	24.2-3	<p>Ради увођења додатака из става 1. овог члана у систем наплате, управљач инфраструктуре приликом дефинисања списка тржишних сегмената разматра и пореди најмање следеће:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) услуге превоза путника наспрам услуга превоза робе; 2) возове који превозе опасну робу наспрам осталих теретних возова; 3) услуге у унутрашњем саобраћају наспрам услуга у међународном саобраћају; 4) комбиновани транспорт наспрам директних возова; 5) услуге у градском или регионалном путничком саобраћају наспрам услуга у међуградском путничком саобраћају; 6) саобраћај блок возова наспрам возова са појединачним вагонима; 7) услуге редовног превоза наспрам повремених услуга превоза. <p>За одређене будуће</p>	ПУ		

		26.	<p>инвестиционе пројекте, као и за одређене инвестиционе пројекте који су у току или су завршени у претходних 30 година, управљач инфраструктуре може да утврди или настави да утврђује веће висине цена на основу дугорочних трошкова таквих пројеката, ако се њима повећава ефикасност и/или исплативост и ако се иначе ти инвестициони пројекти не би могли или се нису могли предузети. Овакав систем наплате може да обухвати и договоре између управљача инфраструктуре, с једне стране, и подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре или желеничких превозника, с друге стране о подели ризика који се односи на нове инвестиције.</p> <p>Системи за обрачун и наплату цена приступа, кроз системе учинка, подстичу железничке превознике и управљача инфраструктуре да минимизирају поремећаје и побољшају учинак</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

		<p>железничке мреже. Овај систем може да укључује пенале за активности које ометају експлоатацију мреже, обештећење за превознике која трпе због поремећаја и бонусе којима се награђује за учинак бољи од планираног. Систем учинка из става 1. овог члана заснива се на следећим основним начелима, која се примењују на читавој мрежи управљача инфраструктуре:</p> <p>1) Како би се остварио уговорен ниво учинка и не би угрозила економска одрживост услуге, управљач инфраструктуре се, у току поступка израде Изјаве о мрежи, са подносиоцима захтева договора о главним параметрима система учинка, нарочито о трајању кашњења, максималним износима плаћања у оквиру система учинка које се односе и на појединачне вожње возова и за све вожње возова железничког превозника током датог временског периода.</p> <p>2) Управљач</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>инфраструктуре доставља железничким превозницима важећи ред вожње, на основу којег се рачунају кашњења, најмање пет дана пре кретања воза. Управљач инфраструктуре може да примени краћи период обавештавања у случају непредвиђених околности, више силе или касних измена важећег реда вожње.</p> <p>3) Сва кашњења се распоређују у једну од следећих класа и под-класа кашњења:</p> <p>1. Управљање експлоатацијом/планирање м које се може приписати управљачу инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Израда реда вожње, - Формирање воза, - Грешке у процедурама експлоатације, - Неправилна примена правила приоритета, - Особље, - Остали узроци; <p>2. Постројења инфраструктуре за које је одговоран управљач</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>инфраструктуре</p> <ul style="list-style-type: none"> - Сигнално-сигурносни уређаји и инсталације, - Сигнално-сигурносни уређаји и инсталације на путним прелазима у нивоу, - Телекомуникацион е инсталације, - Опрема за снабдевање електричном енергијом, - колосек, - Грађевински објекти, - Особље, - Остали узроци; <p>3. Узроци који настају као резултат грађевинских радова за које је одговоран управљач инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Планирани грађевински радови, - Неправилности у извршењу грађевинских радова, - Ограничење брзине због дефекта колосека, - Остали узроци; <p>4. Узроци за које су одговорни други управљачи инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Кашњење које је 			
--	--	---	--	--	--

		<p>проузроковао претходни управљач инфраструктуре, - Кашњење које је проузроковао наредни управљач инфраструктуре; 5. Комерцијални узроци који се могу приписати железничком превознику: - Прекорачење времена стајања, - Захтев железничког превозника, - Утоварне операције, - Неправилности при утовару, - Комерцијална припрема воза, - Особље, - Остали узроци;</p> <p>6. Железничка возна средства за која је одговоран железнички превозник: - План обрта железничких возних средстава и измене плана обрта, - Формирање воза које врши железнички превозник, - Проблеми са путничким колима (превоз путника),</p>			
--	--	---	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - Проблеми са теретним вагонима (превоз терета), - Проблеми са колима, локомотивама и моторним гарнитурама, - Особље, - Остали узроци; 7. Узроци који се могу приписати другим железничким превозницима: <ul style="list-style-type: none"> - Које је проузроковао наредни железнички превозник, - Које је проузроковао претходни железнички превозник; 8. Спољни узроци који се не могу приписати ни управљачу инфраструктуре, ни железничком превознику: <ul style="list-style-type: none"> - Штрајк, - Административне формалности, - Спољни утицај, - Утицај временских прилика и природни узроци, - Кашњење услед спољних узрока на наредној мрежи, - Остали узроци; 9. Секундарни узроци за које није одговоран ни 			
--	--	--	--	--	--

		<p>управљач инфраструктуре, ни железнички превозник:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Опасне незгоде, несреће и опасности, - Заузетост колосека због кашњења истог воза, - Заузетост колосека због кашњења другог воза, - Обрт, - Веза возова, - Потребно је даље истраживање; <p>4) Уколико је могуће, кашњења се приписују једном субјекту, уз разматрање одговорности за узроковање поремећаја, као и могућности поновне нормализације саобраћајних услова;</p> <p>5) При прорачуну плаћања узима се у обзир просечно кашњење возова са сличним захтевима за тачност.</p> <p>6) Што је раније могуће управљач инфраструктуре обавештава железничког превозника о прорачуну плаћања у склопу система учинка. Овај прорачун обухвата сва кашњења возова у периоду од највише једног месеца;</p> <p>7) Не доводећи у</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>питање постојеће поступке по Захтевима и одредбе члана 121. овог закона, у случају спорова који се односе на систем учинка, одређује се начин решавања спорова који омогућује решавање таквих спорова без одлагања</p> <p>Утврђени начин решавања спорова мора бити непристрасан у односу на укључене стране. Код примене овог начина решавања спорова одлука се доноси у року од 10 радних дана;</p> <p>Једном годишње управљач инфраструктуре објављује просечан годишњи ниво учинка који су остварили железнички превозници на основу главних параметара договорених за систем учинка.</p>			
a 7.	SCHEDULE FOR THE ALLOCATION PROCESS	34.	<p>Ред вожње утврђује управљач инфраструктуре једном за календарску годину и по правилу ступа на снагу у поноћ, друге суботе у децембру текуће године. Уколико се се врше измене или допуне реда вожње након зиме, нарочито како би се узеле у обзир, по потреби, измене</p>	ДУ	<p>Делимична усклађеност је постигнута доношењем Правилника о временском плану доделе капацитета железничке инфраструктуре („Службени</p>	

		<p>или допуне редова возње за међународне путничке возове, то се врши у поноћ друге суботе у јуну, и у другим интервалима између тих датума ако је потребно.</p> <p>Управљач инфраструктуре у оквиру успостављене међународне сарадње са другим управљачима инфраструктуре може договорити друго време почетка важења или измена и допуна реда возње, о чему је дужан да благовремено обавести јавност и Дирекцију.</p> <p>Захтеви за доделу капацитета инфраструктуре путем уноса траса воза у ред возње могу се поднети управљачу инфраструктуре најкасније 12 месеци пре ступања на снагу реда возње. Управљач инфраструктуре разматра и захтеве примљене након тог рока.</p> <p>Управљач инфраструктуре израђује нацрт реда возње најкасније четири месеца након истека рока за подношење захтева из става 3. овог члана.</p> <p>Најкасније 11 месеци пре</p>		<p>гласник”, број 140/14).</p> <p>Овај Анекс је замењен Делегираном одлуком Комисије (ЕУ) 2017/2075, па ће се потпуна усклађеност постићи доношењем подзаконског акта из члана 34.5.</p> <p>Предлога.</p>	
--	--	---	--	---	--

		<p>него што ред вожње ступи на снагу, управљач инфраструктуре води рачуна о томе да су привремене међународне трасе возова успостављене у сарадњи са другим релевантним управљачима инфраструктура.</p> <p>Управљач инфраструктуре израђује нацрт реда вожње најкасније четири месеца након истека рока за подношење захтева из става 3. овог члана.</p> <p>Управљач инфраструктуре одлучује о захтевима које прими након рока из тачке 3. овог члана у складу са поступком објављеним у Изјави о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре може променити додељену трасу воза ако је то неопходно како би се осигурало највеће могуће усклађивање свих захтева за доделу капацитета и ако на то пристане подсилац захтева коме је траса додељена. Управљач инфраструктуре ће ажурирати нацрт реда вожње најкасније месец дана пре ступања на снагу реда вожње како би биле</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>укључене све трасе возова које су додељене након рока из става 3. овог члана. Превоз путника и робе у железничком саобраћају врши се у складу са редом вожње унапред утврђеним од управљача инфраструктуре у складу са овим законом.</p> <p>Распоред за поступак доделе капацитета инфраструктуре по захтевима за унос капацитета инфраструктуре у облику траса воза у ред вожње, посебно код ограничења капацитета, као и поступак израде реда вожње и његових измена прописује Влада.</p> <p>Управљач инфраструктуре се у оквиру успостављене сарадње договара са другим релевантним заинтересованим управљачима инфраструктуре о томе које све међународне трасе возова треба укључити у ред вожње, пре почетка консултација о нацрту реда вожње. Прилагођавање постигнутих договора врши се само уколико је неопходно.</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>Превоз путника и робе у железничком саобраћају врши се у складу са редом вожње унапред утврђеним од управљача инфраструктуре у складу са овим законом.</p> <p>Ред вожње, односно измене и допуне реда вожње за јавни превоз путника објављује управљач инфраструктуре у средствима јавног информисања, истиче на видним местима у станичним зградама и објављује и на други уобичајен начин најкасније 20 дана пре ступања на снагу.</p> <p>Железнички превозник дужан је да се придржава објављеног реда вожње, као и да обезбеди редовно и уредно одвијање превоза за време важења реда вожње, осим у случајевима већих поремећаја саобраћаја који су настали због елементарних непогода, већих удеса и тежих оштећења железничке инфраструктуре.</p> <p>Дирекција за железнице прописује саставне делове</p>			
--	--	--	--	--	--

			реда вожње, облик и њихову садржину.			
a 8.	ACCOUNTING INFORMATION TO BE SUPPLIED TO THE REGULATORY BODY UPON REQUEST	126.	<p>Рачуноводствене информације које се на захтев достављају Дирекцији су:</p> <p>1. Одвајање рачуна:</p> <p>1) одвојени биланси успеха и биланси стања за активности пружања услуга превоза робе, путника и активности управљања инфраструктуром;</p> <p>2) детаљне информације о појединачним изворима и коришћењу јавних средстава и других видова компензација на транспарентан и детаљан начин, укључујући детаљан преглед новчаних токова предузећа како би се утврдило на који начин се користе ова јавна средства и други видови компензација;</p> <p>3) категорије трошкова и добити како би се омогућило утврђивање да ли се јавља унакрсно субвенционисање између ових различитих активности, у складу са захтевима Дирекције;</p>	ПУ		

		<p>4) методологија која се користи за расподелу трошкова између различитих активности;</p> <p>5) уколико је регулисано предузеће део групе, сви детаљи о плаћањима између предузећа.</p> <p>2. Праћење цена приступа:</p> <p>1) различите категорије трошкова, нарочито такве да дају довољно информација о маргиналним/директним трошковима различитих услуга или група услуга како би се омогућио надзор цена приступа железничкој инфраструктури;</p> <p>2) довољно информација како би се омогућило праћење појединачних цена које се плаћају за услуге (или групе услуга); уколико то захтева регулаторно тело, ове информације садрже податке о обимима појединачних услуга, ценама за појединачне услуге и укупним приходима од појединачних услуга које</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>плаћају интерни и екстерни корисници;</p> <p>3) трошкови и приходи за појединачне услуге (или групе услуга) исказани на начин који у свом захтеву одреди Дирекција, како би се уочиле могуће повреде конкуренције, о чему Дирекција обавештава тело надлежно за заштиту конкуренције.</p> <p>3. Показатељи о финансијском учинку:</p> <p>1) изјава о финансијском учинку;</p> <p>2) збирна изјава о трошковима;</p> <p>3) изјава о трошковима одржавања;</p> <p>4) изјава о оперативним трошковима;</p> <p>5) изјава о приходима;</p> <p>6) додатне напомене којима се проширују и разјашњавају изјаве, ако је потребно.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

a 9.	PART A REPEALED DIRECTIVES WITH LIST OF SUCCESSIVE AMENDMENTS PART B LIST OF TIME LIMITS FOR TRANSPOSITION INTO NATIONAL LAW			НП	Прелазне и завршне одредбе	
a 10.	CORRELATION TABLE			НП	Прелазне и завршне одредбе	