

ZAKON

O IZMENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O BEZBEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNICE

Član 1.

U Zakonu o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, broj 104/13), u članu 2. stav 1. tačka 1) menja se i glasi:

„1) autostop uređaj je uređaj za automatsko zaustavljanje voza pri prolasku pored signala koji pokazuje da je dalja vožnja zabranjena i pri prolasku pored signala koji pokazuje da se dalja vožnja nastavi smanjenom brzinom u slučaju nepropisnog postupanja mašinovođe;”

Tačka 3) menja se i glasi:

„3) velika šteta je šteta kod nesreće koju telo za istrage proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;”

U tački 4) posle reči: „zakvačenih vučnih vozila” dodaju se reči: „propisno signalisan, sa pripadajućim voznim osobljem i koji saobraća po propisanim pravilima”.

Tačka 5) menja se i glasi:

„5) vozno osoblje je osoblje vučnog vozila i vozopratno osoblje;”

Posle tačke 5) dodaje se tačka 5a), koja glasi:

„5a) osoblje vučnog vozila je zajednički naziv za mašinovođu, mašinovođu za manevar i pomoćnika mašinovođe;”

Tačka 6) menja se i glasi:

„6) vozopratno osoblje je zajednički naziv za vozovođu, konduktera i voznog manevristu;”

Tačka 18) menja se i glasi:

„18) domicilna jedinica je organizacioni deo železničkog prevoznika u mestu rada voznog osoblja, a privremena domicilna jedinica je mesto gde vozno osoblje duži vremenski period obavlja posao van domicilne jedinice;”.

Tačka 21) menja se i glasi:

„21) železnička mreža je skup železničkih pruga, stanica, terminala i svih fiksnih železničkih postrojenja potrebnih za osiguranje bezbednog i kontinuiranog funkcionisanja železničkog sistema;”

Tačka 26) menja se i glasi:

„26) železničko službeno mesto (u daljem tekstu: službeno mesto) je mesto na železničkoj infrastrukturi namenjeno za izvršenje zadataka organizacije i vršenja železničkog saobraćaja;”

U tački 28) posle reči: „imalac železničkog vozila je” dodaju se reči: „fizičko ili pravno lice”.

Posle tačke 28) dodaje se tačka 28a), koja glasi:

28a) imenovano telo je telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa

nacionalnim železničkim tehničkim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;

U tački 29) posle reči: „saobraćajem vozova” dodaju se reči: „ili manevarskog sastava”.

Tačka 30) menja se i glasi:

„30) istraga označava proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, utvrđivanje uzroka, izvođenje zaključaka i utvrđivanje posledica, kao i davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i nezgoda;”.

Tačka 36) menja se i glasi:

„36) motorni vozovi su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola i dizelmotorne garniture;”

U tački 37) reči: „vozovima za prevoz putnika ili robe, uključujući sva vučna vozila,” zamenjuju se rečima: „vučnim vozilima”.

Posle tačke 48) dodaju se tač. 48a) - 48v), koje glase:

„48a) otvorena pitanja označavaju tehničke aspekte vezane za osnovne zahteve koji nisu eksplicitno obuhvaćeni tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;

48b) ocenjivanje pogodnosti za upotrebu je proces kojim se dokazuje da li činilac interoperabilnosti ispunjava uslove za pogodnost za upotrebu navedene u relevantnim tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;

48v) ocenjivanje usaglašenosti je proces kojim se dokazuje da li su ispunjeni zahtevi navedeni u relevantnim tehničkim specifikacijama interoperabilnosti koji se odnose na činioca interoperabilnosti;”

U tački 49) posle reči: „utvrđuje” dodaju se reči: „tehničke infrastrukturne kapacitete u stanici;”.

U tački 50) reči: „rezultat podele” zamenjuju se rečju: „delovi”.

U tački 51) posle reči: „verifikacije podsistema” dodaju se reči: „prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti”.

Tač. 54) - 56) menjaju se i glase:

„54) puštanje u rad su sve radnje kojima se podsistem ili železničko vozilo stavlja u upotrebu;

55) registrujući uređaj na vučnom vozilu je uređaj za registrovanje brzine, pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje;

56) red vožnje voza je planirani saobraćaj voza određene vrste, sastava i poseda, od polazne do uputne stanice koji se može prikazati grafički i tabelarno;”

U tački 58) posle reči: „upravljač infrastrukture” dodaju se reči: „(u daljem tekstu: upravljač)”.

Posle tačke 58) dodaje se tačka 58a), koja glasi:

„58a) smanjena vidljivost je nemogućnost uočavanja signalnih znakova sa propisane daljine vidljivosti za određene brzine kretanja voza.”

U tački 59) reči: „jedinственим tehničkim propisima” zamenjuju se rečima: „tehničkim specifikacijama interoperabilnosti”.

U tački 60) reč: „železničkog” briše se.

Član 2.

Naziv iznad člana 8. menja se i glasi:

„Neophodni zahtevi”.

U članu 8. stav 2. tačka 4) podtačka (4) menja se i glasi:

„(4) projektovanje i eksploatacija železničkog sistema ne sme dovesti do nedozvoljenog nivoa buke u područjima u blizini železničke infrastrukture niti u upravljačnici vučnog vozila.”.

U stavu 3. tačka 1) podtačka (1) alineja prva menja se i glasi:

„– moraju da se preduzmu odgovarajuće mere upozorenja na zabranu neovlašćenog pristupa postrojenjima.”.

Član 3.

U glavi II. naziv odeljka 3. menja se i glasi:

„3. Tehničke specifikacije interoperabilnosti”.

Član 4.

U članu 9. stav 1. menja se i glasi:

„Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili deo podsistema železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema.”.

Stav 3. menja se i glasi:

„TSI objavljuje Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama.”

Član 5.

U članu 11. stav 1. tačka 1) reči: „stupanja na snagu” zamenjuju se rečju: „objavljivanja”, a posle reči: „razvoja” dodaje se reč: „projekta”.

Posle stava 1. dodaje se novi stav 2. koji glasi:

„Nacionalni železnički tehnički propisi primenjuju se u slučajevima odstupanja od TSI iz stava 1. ovog člana.”

Dosadašnji stav 2. koji postaje stav 3. menja se i glasi:

„Nacionalni železnički tehnički propisi primenjuju se i u slučaju:

- 1) kada TSI za odgovarajući podsistem nisu doneti;
- 2) u specifičnim slučajevima za Republiku Srbiju predviđenim u TSI;
- 3) u slučajevima „otvorenih pitanja”, tj. kada tehnički aspekti vezani za osnovne zahteve nisu eksplicitno obuhvaćeni u TSI;
- 4) za podsisteme za koje primena TSI nije obavezna.”

U dosadašnjem stavu 3. koji postaje stav 4. posle reči: „Direkciji” reči: „za železnice (u daljem tekstu: Direkcija)” briše se.

U tački 2. podtačka (4) posle reči: „razvoja” dodaje se reč: „projekta”.

Dosadašnji stav 4. postaje stav 5.

Dosadašnji st. 5. i 6. koji postaju st. 6. i 7. menjaju se i glase:

„Primljene zahteve za odstupanjem od TSI, zajedno sa priloženom dokumentacijom iz stava 4. tačka 2) ovog člana, Direkcija dostavlja Evropskoj komisiji, radi daljeg postupanja u skladu sa propisima EU.

Direkcija obaveštava naručioca ili njegovog ovlašćenog zastupnika o odluci Evropske komisije.”

Član 6.

Naziv odeljka 4. i član 12. brišu se.

Član 7.

U članu 13. stav 2. menja se i glasi:

„Odredba stava 1. ovog člana ne sprečava stavljanje na tržište činioce interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.”

Član 8.

U članu 14. stav 2. tačka na kraju briše se i dodaju se reči: „i moraju da budu praćeni odgovarajućim sertifikatom.”

Stav 5. menja se i glasi:

„U TSI se može predvideti prelazni period za železničke proizvode koji su prema TSI određeni kao činioci interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište pre stupanja na snagu TSI. Takvi činioci interoperabilnosti moraju ispunjavati zahteve propisane članom 13. st. 1. i 2. ovog zakona.”

Član 9.

U članu 16. posle stava 1. dodaju se novi st. 2. i 3, koji glase:

„Ocenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavezno je ako je propisano odgovarajućim TSI.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, ako ocenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti nije propisano odgovarajućim TSI, to ocenjivanje se obavlja po zahtevu proizvođača.”

Dosadašnji st. 2. i 3. postaju st. 4. i 5.

Dosadašnji stav 4. koji postaje stav 6, menja se i glasi:

„Zahtev za eksploataciono ispitivanje, sa odobrenim programom eksploatacionog ispitivanja, upravljaču, odnosno železničkom prevozniku ili upravljaču industrijske železnice podnosi proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik.”.

U dosadašnjem stavu 5. koji postaje stav 7. broj: „4” zamenjuje se brojem: „5”.

Dosadašnji stav 6. briše se.

Dosadašnji stav 7. postaje stav 8.

Član 10.

Član 17. menja se i glasi:

„Član 17.

Ako se utvrdi da je deklaracija o usaglašenosti nepropisno sastavljena, Direkcija će od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Republici Srbiji zahtevati da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa.

Ako se neusaglašenost nastavi, Direkcija preduzima sve odgovarajuće mere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište predmetnog činioca interoperabilnosti ili nalaže njegovo povlačenje sa tržišta.

Ako Direkcija utvrdi da je malo verovatno da će činilac interoperabilnosti, koji ima deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji je stavljen na tržište, ispunjavati osnovne zahteve pri namenjenoj upotrebi, preduzima sve potrebne korake za ograničavanje njegovog polja primene, zabranu njegove upotrebe ili povlačenje sa tržišta. Direkcija bez odlaganja obaveštava Evropsku komisiju o preduzetim merama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusaglašenosti:

- 1) neispunjenje osnovnih zahteva;
- 2) nepravilna primena evropskih specifikacija (zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard), u slučaju gde se one primenjuju;
- 3) neadekvatnost evropskih specifikacija.

Rešenje o preduzetim merama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom telu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

Rešenje iz stava 2. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.”

Član 11.

U članu 19. posle stava 15. dodaju se st. 16. i 17, koji glase:

„Ministarstvo nadležno za poslove donošenja tehničkih propisa i ocenjivanja usaglašenosti, na predlog ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja, vrši prijavljivanje tela iz stava 15. ovog člana Evropskoj komisiji, državama članicama Evropske unije i Generalnom sekretaru OTIF-a, navodeći obim delatnosti i identifikacione brojeve tela dobijenih unapred od Evropske komisije.

Oduzimanje odobrenja telu za ocenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz stava 15. ovog člana vrši se na način propisan zakonom kojim se uređuju tehnički propisi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti. O oduzetim odobrenjima obaveštavaju se organi i države iz stava 16. ovog člana.”

Član 12.

U članu 20. stav 6. menja se i glasi:

„Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela kao i ocenu usaglašenosti i ocenu pogodnosti za upotrebu elemenata podsistema na koje su primenjeni nacionalni železnički tehnički propisi po postupku propisanom čl. 15. i 19. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela, sertifikat o usaglašenosti i sertifikat o pogodnosti za upotrebu, kao isprave o usaglašenosti.”

Stav 8. menja se i glasi:

„Visinu takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje imenovano telo.”

U stavu 9. reč: „Direkcija” zamenjuje se rečima: „Imenovano telo.”

Posle stava 10. dodaje se stav 11, koji glasi:

„Do imenovanja tela za ocenu usaglašenosti, poslove imenovanog tela iz ovog člana obavljaće Direkcija i utvrdiće visinu takse za izdavanje sertifikata iz stava 6. ovog člana uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.”

Član 13.

U članu 22. stav 1. menja se i glasi:

„Da bi se strukturni podsistemi pustili u rad i koristili na železničkim prugama Republike Srbije moraju imati dozvolu za korišćenje koju na propisanom obrascu izdaje Direkcija.”

U stavu 3. tačka 3) menja se i glasi:

„3) da li su ovi podsistemi u saglasnosti sa odredbama relevantnih TSI u vezi eksploatacije i održavanja podsistema i/ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa.”

Stav 6. menja se i glasi:

„Zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji, železnički prevoznik, vlasnik vozila, imalac vozila, upravljač i naručilac.”

Stav 8. menja se i glasi:

„Postupak izdavanja dozvole iz stava 1. ovog člana, elemente strukturnih podsistema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi koji podležu oceni usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem opisuje Direkcija.”

Stav 9. briše se.

Dosadašnji st. 10-12. postaju st. 9-11.

Posle stava 11. dodaje se novi stav 12, koji glasi:

„Dozvole za korišćenje vozila izdate u skladu sa ovim članom ne dovode u pitanje druge uslove postavljene železničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture za eksploataciju tih vozila na odgovarajućoj mreži kroz zahteve za uspostavljanje sistema za upravljanje bezbednošću i posedovanjem odgovarajućih sertifikata o bezbednosti.”

Član 14.

U članu 23. stav 2. reči: „u formi rešenja i” brišu se.

Stav 7. menja se i glasi:

„Vozila koja odgovaraju odobrenom tipu moraju dobiti pojedinačne dozvole za korišćenje koje se izdaju na osnovu sprovedenog postupka kojim se verifikuje pripadnost odobrenom tipu i deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.”

Član 15.

U članu 24. dodaje se stav 1, koji glasi:

„Tehnički pregled vozila mora se obaviti pre puštanja vozila u saobraćaj.”

Dosadašnji st. 1-6. postaju st. 2-7.

Član 16.

U glavi III. naziv odeljka 3. i član 25. menjaju se i glase:

„3. Dozvola za korišćenje podsistema koji su usaglašeni sa TSI

Član 25.

Dozvolu za korišćenje podsistema koji su usaglašeni sa TSI, Direkcija izdaje ako je priložena dokumentacija o izvedenom postupku verifikacije podsistema u skladu sa članom 19. ovog zakona.”

Član 17.

U članu 26. stav 2. tačka 2) podtačka (1) reči: „člana 22. stav 3.” zamenjuju se rečima: „člana 18. stav 1.”

Stav 3. briše se.

Dosadašnji stav 4. postaje stav 3.

Član 18.

U članu 27. stav 4. briše se.

Dosadašnji stav 5. koji postaje stav 4. menja se i glasi:

„Podnosilac zahteva dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Republike Srbije koja sadrži:

- 1) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u državi porekla;
- 2) primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, sve dok te informacije nisu usklađene sa odgovarajućim TSI;
- 3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;
- 4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.”

Dosadašnji st. 6-8. postaju st. 5-7.

Dosadašnji stav 9. briše se.

Dosadašnji st. 10. i 11. postaju st. 9. i 10.

Član 19.

Naziv odeljka 4. i član 28. menjaju se i glase:

„4. Dozvola za korišćenje podsistema koji nisu usaglašeni sa TSI

Član 28.

Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa relevantnim TSI važećim u trenutku njihovog puštanja u rad, uključujući i podsisteme za koje važe odstupanja ili gde značajan deo osnovnih zahteva nije naveden u jednoj ili više TSI, ako su ispunjeni sledeći uslovi:

- 1) podsistemi su usklađeni sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima i srpskim i granskim standardima iz oblasti železničkog saobraćaja, odnosno UIC

propisima i evropskim normama ukoliko za neki podsistem ne postoje nacionalni železnički tehnički propisi i standardi;

2) podsistemi ispunjavaju osnovne zahteve koji se na njih odnose;

3) priložena je dokumentacija o sprovedenom postupku verifikacije strukturnih podsistema.

Dozvola iz stava 1. ovog člana koja se odnosi na vozila važi samo na mreži Republike Srbije.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema iz stava 1. ovog člana na način propisan članom 20. ovog zakona.

Do imenovanja tela za ocenu usaglašenosti, poslove imenovanog tela iz ovog člana obavljaće Direkcija.”

Član 20.

U članu 29. stav 2. menja se i glasi:

„Parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI propisaće Direkcija.”

Stav 3. briše se.

Dosadašnji stav 4. postaje stav 3.

Član 21.

Član 30. menja se i glasi:

„Član 30.

Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nisu usaglašena sa TSI, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji. Dodatnu dozvolu izdaje Direkcija na način iz člana 22. stav 1. ovog zakona.

Rešenje o odbijanju izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu zajedno sa podacima o planiranom korišćenju na mreži Republike Srbije.

Dokumentacija iz stava 3. ovog člana sadrži:

1) dokaze da je korišćenje vozila odobreno u državi gde je registrovano zajedno sa dokumentacijom o primenjenom postupku da bi se pokazalo da vozilo zadovoljava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima;

2) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene;

3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;

4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske

uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže.

Parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI propisaće Direkcija.

Dokazi iz stava 4. tač. 1) i 2) ovog člana mogu se osporiti jedino ako Direkcija dokaže postojanje značajnog rizika za bezbednost.

Direkcija može zahtevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje testova na mreži kako bi se proverilo da li je dokumentacija iz stava 4. tač. 3) i 4) ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.

Direkcija će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih testova. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje testova u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.

Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana:

- 1) četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;
- 2) dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana, u roku iz stava 9. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole. "

Član 22.

U članu 31. stav 1. tačka 1) posle reči: „člana 27.” dodaju se reči: „stav 2.”

Stav 3. menja se i glasi:

„Vozila iz člana 27. stav 2. i vozila iz stava 1. tačka 2) podtačka (2) ovog člana koja se kao polovna uvoze iz inostranstva podležu obavezi odobrenja tipa pre registracije u Republici Srbiji.”

Član 23.

Naziv iznad člana 32. menja se i glasi:

„Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema”.

U članu 32. stav 1. menja se glasi:

„U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema naručilac ili proizvođač dostavlja Direkciji kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta, a Direkcija odlučuje, uzimajući u obzir strategiju implementacije navedene u relevantnim TSI, da li obim radova zahteva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu za tip vozila.”

U stavu 2. posle reči: „podsistema” tačka se briše i dodaju se reči: „a Direkcija odlučuje u kojoj meri je potrebno primeniti TSI na predmetni podsistem.”

Stav 4. menja se i glasi:

„Ako je izdata nova dozvola, a prilikom njenog izdavanja nisu primenjeni u potpunosti TSI, Direkcija dostavlja informacije Evropskoj komisiji o:

- 1) razlozima zbog kojih TSI nisu u potpunosti primenjeni;
- 2) tehničkim karakteristikama primenjenim umesto TSI;

3) telima koja su u slučaju tih karakteristika nadležna za verifikaciju podsistema.”

Član 24.

Član 35. menja se i glasi:

„Član 35.

OTIF i Evropska železnička agencija vode registar tipova vozila odobrenih u državama članicama.

Direkcija dostavlja Generalnom sekretaru OTIF i Evropskoj železničkoj agenciji podatke o svim odobrenim tipovima vozila u Republici Srbiji.”

Član 25.

U članu 36. stav 4. reč: „OTIF” zamenjuje se rečju: „Direkcija”.

Član 26.

U članu 38. stav 4. tačka 4) reči: „koji mogu biti od značaja za Direkciju” brišu se.

Posle stava 9. dodaje se stav 10, koji glasi:

„Direkcija bliže propisuje elemente izveštaja iz st. 3 i 6. ovog člana.”

Član 27.

U članu 39. stav 6. reči: „ili telo koje ispunjava uslove propisane tom metodom i koje je kao takvo rešenjem, a po zahtevu tog tela, određeno od strane Direkcije” brišu se.

Stav 7. menja se i glasi:

„Direkcija može obavljati nezavisnu ocenu pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i rezultata te primene u sledećim slučajevima:

- 1) izdavanje dozvole za korišćenje vozila;
- 2) izdavanje dodatne dozvole za korišćenje vozila;
- 3) ažuriranje sertifikata o bezbednosti za prevoz zbog promene vrste i obima poslovanja železničkog prevoznika;
- 4) ažuriranje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom zbog znatnih izmena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture;
- 5) revidiranje sertifikata o bezbednosti za prevoz i sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom posle znatnih promena u propisima o bezbednosti.”

Posle stava 7. dodaje se novi stav 8, koji glasi:

„Za ocenu pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i rezultata te primene koju sprovodi Direkcija plaća se taksa.”

Dosadašnji st. 8–19. postaju st. 9–20.

Član 28.

U članu 43. stav 4. briše se.

Član 29.

U članu 46. stav 1. reči: „u formi rešenja i” brišu se.

Stav 8. briše se.

Dosadašnji st. 9-14. postaju st. 8-13.

U stavu 13. reči: „kao i o odbijanju izdavanja dodatnog sertifikata – deo B”, brišu se.

Član 30.

U članu 47. stav 1. reč: „reciprociteta” zamenjuje se rečima: „potvrđenih međunarodnih sporazuma.”

Član 31.

Posle člana 48. dodaje se naziv odeljka 2, koji glasi:

„2. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom”.

Član 32.

Naziv iznad člana 49. i član 49. menjaju se i glase:

„Pojam i sadržina

Član 49.

Upravljač mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od:

1) dela kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću upravljača;

2) dela kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je upravljač usvojio da bi zadovoljio specifične zahteve potrebne za bezbedno održavanje i eksploataciju infrastrukture.

Kao dokaz ispunjenosti uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom iz stava 2. tačka 2) ovog člana podnosi se sledeće:

1) dokumentacija upravljača o TSI ili delovima TSI, nacionalnim propisima za bezbednost, internim i drugim propisima koji se primenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, kao i kako se putem sistema za upravljanje bezbednošću osigurava njihovo poštovanje;

2) dokumentacija upravljača o različitim kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja železničke infrastrukture, uključujući u to i dokaze da isti ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih propisa za bezbednost i da poseduju potrebne dozvole i sertifikate;

3) dokumentacija upravljača o različitim vrstama vozila koja se koriste za potrebe održavanja infrastrukture, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje.

U sertifikatu o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom navode se mreže ili delovi mreža na koje se sertifikat odnosi.”

Član 33.

U članu 50. stav 2. reči: „stav 3.” zamenjuju se rečima: „stav 2. tačka 2.”

U članu 50. posle stava 2. dodaje se stav 3, koji glasi:

„Na izdavanje i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice shodno se primenjuju čl. 51. i 52. ovog zakona.”

Član 34.

U članu 51. stav 1. reči: „u formi rešenja i” brišu se.

Član 35.

Dosadašnji odeljak 2. glave VI. postaje odeljak 3.

Član 36.

U članu 54. stav 1. tačka 4) menja se i glasi:

„4) nagib nivelete u stanici iznosi najviše: za stanicu u pravcu do 1‰, a za stanicu u krivini do 2,5 ‰;”.

Član 37.

U članu 57. stav 2. posle reči: „položaja skretnice” zapeta se zamenjuje tačkom, a reči: „koja se kontroliše” zamenjuju se rečima: „Signali i skretnice kontrolišu se”.

Član 38.

U glavi IX. naziv odeljka 1. menja se i glasi:

„1. Podsystem na koji se primenjuju nacionalni tehnički propisi.”

Član 39.

Naziv odeljka 2. briše se.

Član 40.

U članu 64. stav 3. reči: „noću i” zamenjuju se rečima: „noću ili”.

Član 41.

U glavi IX. naziv odeljka 3. briše se.

Član 42.

Posle člana 66. dodaju se naziv odeljka 4. i član 66a, koji glase:

„4. Interoperabilni podsystem

Član 66a

Interoperabilni podsystem kontrola, upravljanje i signalizacija čini Evropski sistem za upravljanje železničkim saobraćajem (u daljem tekstu: ERTMS).”

Član 43.

U članu 69. posle stava 2. dodaje se novi stav 3, koji glasi:

„Odredba stava 2. ovog člana važi i za svaki drugi subjekat koji pokreće voz.”

Dosadašnji st. 3 - 6. postaju st. 4 - 7.

Član 44.

U članu 72. stav 2. reč: „tri” zamenjuje se rečju: „jednog”.

Član 45.

Član 73. menja se i glasi:

„Član 73.

Železnički prevoznik za svaki voz vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbednost železničkog saobraćaja.

Određbe stava 1. ovog člana važe i za druge subjekte koji pokreću voz.

Upravljač vodi evidenciju o kretanju vozova na železničkoj infrastrukturi kojom upravlja.

Vrstu i sadržinu evidencija iz st. 1. i 3. ovog člana i način njihovog vođenja propisuje Direkcija."

Član 46.

U članu 75. stav 3. tačka 2) broj: „30” zamenjuje se brojem: „28”.

U stavu 3. tačka 3) menja se i glasi:

„3) debljina venca točka 22 mm.”

Posle stava 3. dodaje se stav 4, koji glasi:

„Tehnički uslovi iz st. 2. i 3. ovog člana primenjuju se i na železnička vozila koja saobraćaju i na ostalim prugama ako se na njima nalaze automatski uređaji putnih prelaza.”

Član 47.

U članu 76. st. 2 - 4. menjaju se i glase:

„Lokomotive, putnička kola i motorni vozovi moraju biti opremljeni uređajima za brzo kočenje u slučaju opasnosti.

Uređaji za brzo kočenje u slučaju opasnosti, ugrađeni u putničkim kolima i motornim vozovima, moraju biti lako dostupni putnicima.

Ručnim, pritvrdnim, odnosno opružnim kočnicama moraju biti opremljena vučna vozila i putnička kola.”

Član 48.

U članu 78. stav 1. tačka 3) menja se i glasi:

„3) vučno-odbojnički uređaj;”

U tački 7) reč: „svetlosnih” zamenjuje se rečju: „čeonih”.

U tački 11) reči: „bočni pokretni prozor radi uočavanja kraja voza” zamenjuju se rečima: „kamere;”.

Posle tačke 13) dodaje se tačka 14), koja glasi:

„14) ručne papuče za obezbeđenje od samopokretanja.”

U stavu 2. reči: „i motorna kola” brišu se, a reči: „moraju da imaju” zamenjuju se rečima: „mora da ima”.

Posle tačke 4) dodaje se tačka 5), koja glasi:

„5) pomoćno kvačilo ako ima automatsko i poluatوماتsko kvačilo.”

U stavu 4. reč: „železničkog” briše se.

Član 49.

U članu 80. stav 7. posle reči: „lice zaduženo za održavanje” dodaju se reči: „elemente dosijea o održavanju i vođenje dosijea o održavanju propisuje Direkcija.”

U stavu 8. reč: „sertifikovanim” briše se.

Član 50.

U članu 81. stav 2. reči: „u formi rešenja” zamenjuju se rečima: „na obrascu koji je propisao OTIF” i dodaju se reči: „ili drugo sertifikovano telo iz Republike Srbije ili države ugovornice OTIF-a ili države Evropske unije”.

Stav 3. menja se i glasi:

„Sertifikat iz stava 2. ovog člana izdaje se sa rokom važenja ne dužim od pet godina.”

Posle stava 7. dodaju se st. 8 - 10, koji glase:

„Direkcija najmanje jednom godišnje, na izabranim geografski i funkcionalno reprezentativnim lokacijama, obavlja nadzor svih aktivnosti lica zaduženih za održavanje kojima je izdala sertifikat iz stava 2. ovog člana, kako bi proverila da li ta lica još uvek ispunjavaju zahteve za dobijanje sertifikata.

Ukoliko Direkcija utvrdi da lice zaduženo za održavanje ne ispunjava zahteve na osnovu kojih mu je izdat sertifikat, tada se zajedno sa licem zaduženim za održavanje dogovara o planu za poboljšanje njegovog rada, ograničava obim primene sertifikata ili suspenduje sertifikat, u zavisnosti od stepena neusaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata.

U slučaju kontinuiranog neispunjavanja zahteva za sertifikaciju ili nesprovođenja plana za poboljšanje rada, Direkcija rešenjem ograničava ili oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.”

Član 51.

U članu 82. stav 2. menja se i glasi:

„Održavanje vozila propisuje Direkcija.”.

Član 52.

Posle člana 83. dodaju se naziv iznad člana i član 83a, koji glase:

„Granski standardi iz oblasti železničkog saobraćaja

Član 83a

Direkcija donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja.

Direkcija propisuje postupak izrade, donošenja i objavljivanja standarda iz oblasti železničkog saobraćaja.”

Član 53.

U članu 86. posle stava 8. dodaju se st. 9-11, koji glase:

„Direkcija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 9. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 5. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.”

Član 54.

U članu 88. stav 1. reč: „dve” zamenjuje se rečju: „četiri”.

U stavu 2. tačka 2) menja se i glasi:

„2) ako železnički radnik zbog nepoznavanja propisa ugrozi bezbednost saobraćaja;”.

Posle stava 2. dodaje se novi stav 3, koji glasi:

„Redovnu i vanrednu proveru stručne osposobljenosti železničkih radnika obavlja poslodavac.”

Dosadašnji stav 3. postaje stav 4.

Član 55.

U članu 90. stav 1. posle tačke 7) dodaje se tačka 8), koja glasi:

„8) da jednu godinu nakon položenog stručnog ispita, upravlja vučnim vozilom uz prisustvo drugog mašinovođe.”.

Stav 2. briše se.

Član 56.

U članu 91. stav 1. menja se i glasi:

„Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava uslove iz člana 90. tač. 1), 2), 3), 4), 5) i 7) ovog zakona.”

U stavu 9. posle reči: „u dozvoli” dodaju se reči: „ili propisa kojim se reguliše oblast železnice,”.

Stav 13. briše se.

Dosadašnji st. 14. i 15. postaju st. 13. i 14.

Član 57.

U članu 93. stav 12. menja se i glasi:

„Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe overenu kopiju dodatnog ovlašćenja i dužno je da ga pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.”

Član 58.

U članu 95. posle stava 4. dodaje se stav 5, koji glasi:

„Direkcija bliže propisuje elemente registra iz stava 1. i registra iz stava 3. tačka 1) ovog člana.”.

Član 59.

U članu 102. stav 1. posle reči: „posle svake” dodaje se reč: „ozbiljne”.

Član 60.

U članu 103. stav 1. reči: „kao i posebne uslove koje propisuje Ministar, uz saglasnost ministra nadležnog za poslove zdravlja” brišu se.

Član 61.

U članu 104. stav 2. posle reči: „na koji je upućen” tačka na kraju briše se i dodaju se reči: „i ispunio propisane zdravstvene uslove pre isteka obavljenog lekarskog pregleda.”

Član 62.

Posle člana 116. dodaju se naziv iznad člana i član 116a, koji glase:

„Radno vreme voznog osoblja koje redovno učestvuje u
interoperabilnom prekograničnom saobraćaju

Član 116a

Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je železničkom prevozniku potreban dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz deo B za pružanje transportnih usluga u drugoj državi.

Saobraćaj između graničnih stanica definisanih međudržavnim sporazumima ne smatra se interoperabilnim prekograničnim saobraćajem bez obzira na rastojanje graničnih stanica od granice.

Uslovi u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju su:

1) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici iznosi najmanje 12 časova u toku 24-časovnog perioda, a izuzetno, jednom u sedam dana, dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici može iznositi najmanje devet časova, pri čemu se razlika između skraćenog odmora i 12-časovnog odmora dodaje narednom dnevnom odmoru u domicilnoj jedinici;

2) skraćeni dnevni odmor ne može se odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici;

3) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda;

4) posle dnevnog odmora u obrtnoj jedinici mora se omogućiti dnevni odmor u domicilnoj jedinici;

5) ako služba mašinovođe traje duže od osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta. Ako služba mašinovođe traje između šest i osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 30 minuta u toku radnog dana;

6) korišćenje dela odmora u toku službe iz tačke 5) ovog stava mora se omogućiti između trećeg i šestog radnog časa;

7) ukoliko je vučno vozilo posednuto i vozopratnim osobljem, železnički prevoznik utvrđuje korišćenje odmora u toku dnevne službe u skladu sa zakonom kojim se uređuje rad;

8) vozopratno osoblje ima pravo na odmor u toku dnevne službe u trajanju od najmanje 30 minuta ukoliko mu služba traje duže od šest časova;

9) vozno osoblje ima pravo na neprekinuti nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz tačke 2) ovog stava, u toku sedmodnevnog perioda;

10) vreme upravljanja vučnim vozilom ne može preći devet časova u dnevnoj službi odnosno osam časova u noćnoj službi između dva dnevna odmora;

11) vreme upravljanja vučnim vozilom ne može preći 80 časova u toku perioda od dve nedelje.”

Član 63.

U članu 125. posle stava 3. dodaju se novi st. 4. i 5, koji glase:

„Upravljač i železnički prevoznici će privremeno isključiti iz saobraćaja železničkog radnika koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nesreću i na taj način ugrozio bezbednost železničkog saobraćaja.

Upravljač i železnički prevoznici mogu privremeno isključiti iz saobraćaja železničkog radnika koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nezgodu.”

Dosadašnji st. 4-6. postaju st. 6-8.

Član 64.

Naziv iznad člana 130. i član 130. brišu se.

Član 65.

U članu 133. stav 1. tač. 1) i 2) menjaju se i glase:

„1) otuđivati, uništavati, uklanjati ili oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji neposredno utiču na bezbednost;

2) otuđivati, uništavati, uklanjati ili oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji posredno utiču na bezbednost;”

Član 66.

U članu 135. stav 3. briše se.

Član 67.

U članu 136. stav 3. menja se i glasi:

„Dozvoljena masa po osovini na pruzi industrijske železnice normalnog koloseka iznosi najmanje 16 t, a dozvoljena masa po dužnom metru iznosi najmanje 6,4 t.”

Član 68.

U članu 137. stav 1. tačka 2) posle reči: „(član 54. i čl. 56-58)” dodaju se reči: „izuzev tehničkih uslova koji su propisani članom 136. ovog zakona”.

Član 69.

U članu 139. posle stava 2. dodaje se novi stav 3, koji glasi:

„Saobraćajno-tehnički uslovi i mere bezbednosti za priključenje industrijskog koloseka na javnu železničku infrastrukturu obuhvataju:

- 1) mesto priključenja;
- 2) vrstu, osiguranje i zaštitu odvojne skretnice;
- 3) minimalnu dozvoljenu masu po osovini i dužnom metru na industrijskom koloseku;
- 4) neophodna sredstva veze između nadzorne stanice i industrijskog koloseka;
- 5) upoznavanje osoblja vučnog vozila železničkog prevoznika koji posluži industrijski kolosek sa mesnim prilikama na industrijskom koloseku;
- 6) upoznavanje manevarskog osoblja vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka sa poslovnim redom nadzorne stanice;
- 7) upoznavanje manevarskog osoblja vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka sa prugom, ukoliko se industrijski kolosek priključuje na otvorenu prugu.”

Dosadašnji st. 3. i 4. postaju st. 4. i 5.

Član 70.

U članu 140. stav 2. briše se.

Član 71.

U članu 143. stav 1. tačka 1) broj: „1450” zamenjuje se brojem: „1470”.

U tački 2) reči: „izuzetno 80 m na odstojanju ispred utovarno/istovarnog mesta,” zamenjuju se rečima: „poluprečnik krivine industrijskog koloseka može iznositi i manje od 180 m uz primenu posebnih konstruktivnih rešenja;”.

Član 72.

Član 145. menja se i glasi:

„Član 145.

Upravljač infrastrukture, uz saglasnost Direkcije, donosi akt o održavanju podsistema turističko-muzejske železnice, kao i način regulisanja železničkog saobraćaja na toj železnici.

Direkcija propisuje sadržinu akta iz stava 1. ovog člana.”

Član 73.

U članu 147. stav 1. tačka 67) reč: „više” zamenjuje se rečju: „manje”.

Posle tačke 68) dodaje se tačka 68a), koja glasi:

„68a) ne omogući vreme upravljanja vučnim vozilom iz člana 116a stav 3. ovog zakona;”.

Tačka 78) menja se i glasi:

„78) postupi suprotno članu 133. st. 1, 2, 3. i 5. ovog zakona ili ne zaključi ugovor iz stava 7. ovog člana;”.

Stav 4. menja se i glasi :

„Novčanom kaznom od 30.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice za prekršaj iz stava 1. tač. 41), 42), 50), 56), 57), 61), 70), 72), 73), 77) , 78) i 81) ovog člana.”

Član 74.

U članu 148. stav 1. posle tačke 28) dodaje se tačka 28a), koja glasi:

„28a) ako ne obezbedi uslove voznom osoblju u prekograničnom saobraćaju u skladu sa članom 116a stav 3. ovog zakona;”.

Tačka 32) menja se i glasi:

„32) ne donese akt iz stava 1. člana 145. ovog zakona”.

Član 75.

U članu 149. stav 1. reči: „80.000 dinara” zamenjuju se rečima: „150.000 dinara”.

Član 76.

U čl. 2, 9, 10, nazivu iznad člana 11, čl. 11, 14, 15, nazivu iznad člana 17, članu 19, nazivu iznad člana 20, čl. 20, 21, 22, 23, nazivu iznad člana 25, članu 25, nazivu iznad člana 26, članu 26, nazivu iznad člana 27, članu 27, nazivu iznad člana 28, članu 28, nazivu iznad člana 29, članu 29, nazivu iznad člana 30, čl. 30, 31, 32, 33, 36, 39, 41, 42, 44, 45, 49, 80. i 85. skraćenice: „JTP” i „JTP/TSI” zamenjuju se skraćenicom: „TSI”.

U članu 2. stav 1. tač. 29), 30), 64), čl. 41, 42, 88, 108, 113, nazivu glave XIII, nazivu iznad člana 125, čl. 125, 137, nazivu iznad člana 142, čl. 142, 147. i 148. reč:

„incident” u određenom padežu zamenjuje se rečju: „nezgoda” u odgovarajućem padežu.

Član 77.

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

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. tač. 6. i 13. Ustava Republike Srbije kojim je, pored ostalog, propisano da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje sistem obavljanja pojedinih privrednih i drugih delatnosti.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Razlozi za donošenje ovog zakona sadržani su u potrebi za povećanjem bezbednosti u železničkom saobraćaju, kao i poboljšanjem interoperabilnosti železničkog sistema.

Primenom Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, broj 104/13) uočena je potreba za njegovim dodatnim usklađivanjem sa zakonodavstvom Evropske unije, tačnije sa Direktivom Saveta 2005/47/EZ od 18. jula 2005. godine o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije radnika u transportu (ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru. Implementacijom ove direktive usaglašavaju se radna vremena voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju sa radnim vremenima u zemljama Evropske unije, putem navođenja uslova u vezi radnog vremena tog osoblja, čime se ispunjava obaveza iz Nacionalnog programa za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije.

Osnovi razlog donošenja ovog zakona je obezbeđivanje razvoja i unapređivanja bezbednosti na železnicama i poboljšavanje pristupa tržištu železničkih transportnih usluga putem izmena pojedinih nadležnosti Direkcije za železnice kroz obavljanje nezavisne ocene pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode i ocene rizika, kao i provere da li sertifikovana lica i dalje ispunjavaju uslove za posedovanje sertifikata, uz mogućnost njegovog ograničavanja ili oduzimanja.

Javila se i neophodnost uvođenja dodatnih pojašnjenja u delu zakona koji se odnosi na proces organizovanja i sprovođenja rada voznog i staničnog osoblja. Takođe, ukazala se i potreba za objedinjavanjem odredaba koje se odnose na ukrštanje železničkih pruga i puteva kroz njihovo prebacivanje u Zakon o železnici. Procenjeno je i da su kazne za fizička lica koja krađama ugrožavaju bezbednost na železnici male, pa se stoga javila i potreba za pooštavanjem kaznenih odredaba kako bi se smanjio broj krađa na železnici.

Takođe, izmenama i dopunama važećeg zakona biće korigovana i terminologija radi boljeg usklađivanja sa drugim zakonima.

III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA

U tekstu ovog zakona termin „jedinstveni tehnički propisi” menja se u „tehničke specifikacije interoperabilnosti”, obzirom da se ovom izmenom uvodi termin koji se koristi u evropskim tehničkim specifikacijama, kao i obaveza Direkcije za železnice da propisuje tehničke specifikacije interoperabilnosti.

U članu 1. ovog zakona date su uvodne odredbe i značenje pojedinih izraza.

U čl. 2–12. ovog zakona objašnjen je pojam interoperabilnosti, kao i neophodni zahtevi, tehničke specifikacije interoperabilnosti, činioci interoperabilnosti i podsystemi interoperabilnosti.

U čl. 13–23. ovog zakona uređen je pojam dozvole za korišćenje vozila, tehnički pregled vozila, dozvole za korišćenje podsystema koji nisu usaglašeni sa TSI kao i onih koji jesu, obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsystema i oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila.

U čl. 24–25. ovog zakona objašnjen je pojam registara železničkih vozila i infrastrukture.

U čl. 26–28. ovog zakona obrazloženo je upravljanje bezbednošću u železničkom saobraćaju, zajednički pokazatelj bezbednosti, zajedničke bezbednosne metode, prijavljivanje nacionalnih propisa za bezbednost i sistem upravljanja bezbednošću.

U čl. 29–34. ovog zakona propisan je sertifikat o bezbednosti za prevoz i sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.

U čl. 35–37. ovog zakona pojašnjen je pojam infrastrukture, tehnički uslovi i odvajanje železničkih pruga.

U čl. 38–40. ovog zakona propisana je kontrola, upravljanje i signalizacija, interoperabilni podsystem, kao i podsystem na koji se primenjuju nacionalni tehnički propisi.

U čl. 41–45. ovog zakona propisuje se način regulisanja i upravljanja saobraćajem, sastav voza, opremanje i osvetljavanje, kao i evidencije o vozovima.

U čl. 46–52. ovog zakona objašnjen je pojam železničkih vozila i propisani su tehnički uslovi za ista, njihovo održavanje i pobrojani su granski standardi iz oblasti železničkog saobraćaja.

U čl. 53–62. ovog zakona propisani su uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici, uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom i radno vreme voznog osoblja u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju.

U članu 63. ovog zakona propisano je istraživanje nesreća i nezgoda, definisano telo za istrage i date su bezbednosne preporuke.

U članu 64. ovog zakona regulisano je ukrštanje železničkih pruga i puteva.

U članu 65. ovog zakona definisana je zaštita železničke infrastrukture i vozila.

U čl. 66–72. ovog zakona definisana je industrijska železnica, industrijski koloseci i turističko-muzejska železnica.

U čl. 73–75. ovog zakona propisane su kaznene odredbe.

U članu 76. ovog zakona skraćenice: „JTP” i „JTP/TSI” u određenim članovima ovog zakona zamenjuju se skraćenicom: „TSI”.

U članu 77. ovog zakona propisano je njegovo stupanje na snagu.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti sredstva u budžetu Republike Srbije.

V. ANALIZA EFEKATA ZAKONA

1. Određivanje problema koje zakon treba da reši

Ovim zakonom izvršeno je dodatno usklađivanje sa zakonodavstvom Evropske unije i uvedena su dodatna pojašnjenja pojedinih odredaba važećeg zakona.

Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, broj 104/13) usklađen je sa Direktivom 2004/49/EZ o bezbednosti na železnici,

Direktivom 2007/59/EZ o izdavanju sertifikata mašinovođama i Direktivom 2008/57/EZ o interoperabilnosti, posebno u delovima koji se odnose na: implementiranje tehničkih specifikacija interoperabilnosti, uređivanje materije istraživanja nesreća i incidenata, ovlašćenja prijavljenog tela, priznavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz koji važe u zemljama Evropske unije, uvođenje registra za železnička vozila i infrastrukturu, dužnost prijavljivanja nacionalnih propisa za bezbednost Evropskoj komisiji i dr. Primenom ovog zakona uočena je potreba za dodatnim usklađivanjem sa zakonodavstvom Evropske unije i uvođenjem dodatnih pojašnjenja u delovima koji se odnose na nadležnosti Direkcije za železnice i proces organizovanja i sprovođenja rada voznog i staničnog osoblja. Takođe, ukazala se i potreba za objedinjavanjem odredaba koje se odnose na ukrštanje železničkih pruga i puteva kroz njihovo prebacivanje u Zakon o železnici. Procenjeno je i da su kazne za fizička lica koja krađama ugrožavaju bezbednost na železnici male, pa se stoga javila potreba za pooštavanjem kaznenih odredaba kako bi se smanjio broj krađa na železnici.

Donošenje ovog zakona neophodno je iz sledećih razloga:

- 1) usklađivanja sa Direktivom Saveta 2005/47/EZ od 18. jula 2005. godine o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije radnika u transportu (ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru;
- 2) usklađivanja terminologije ovog zakona sa važećim zakonodavstvom Republike Srbije;
- 3) potrebe za izmenama pojedinih nadležnosti Direkcije za železnice;
- 4) usaglašavanja sa pojedinim odredbama važećeg Zakona o železnici, u delu koji se odnosi na održavanje putnih prelaza;
- 5) potrebe za preciznijim definisanjem svih segmenata procesa organizovanja i sprovođenja rada voznog i staničnog osoblja;
- 6) neophodnosti pooštavanja kaznenih odredaba za fizička lica koja krađama ugrožavaju bezbednost na železnici;
- 7) potrebe za izmenom dana stupanja na snagu pojedinih odredaba zakona koje se po svojoj suštini odnose na prirodu saradnje sa institucijama Evropske unije.

2. Ciljevi koji se donošenjem zakona postižu

Razlozi za donošenje ovog zakona sadržani su u potrebi za povećanjem bezbednosti u železničkom saobraćaju, kao i poboljšanjem interoperabilnosti železničkog sistema.

Osnovi cilj donošenja ovog zakona je obezbeđivanje razvoja i unapređivanja bezbednosti na železnicama i poboljšavanje pristupa tržištu železničkih transportnih usluga putem izmena pojedinih nadležnosti Direkcije za železnice kroz obavljanje nezavisne ocene pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode i ocene rizika, kao i provere da li sertifikovana lica i dalje ispunjavaju uslove za posedovanje sertifikata, uz mogućnost njegovog ograničavanja ili oduzimanja.

Ovim zakonom se usaglašavaju radna vremena voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju sa radnim vremenima u zemljama Evropske unije, putem navođenja uslova u vezi radnog vremena tog osoblja, čime će se ispuniti obaveza iz Nacionalnog programa za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije.

Odredbama ovog zakona povećaće se kvalitet organizovanja i sprovođenja rada voznog i staničnog osoblja kroz potpuno i tačno definisanje svih segmenata procesa organizovanja i sprovođenja rada ovog osoblja. Na ovaj način izbećiće se problemi koji su nastajali kao posledica različitog tumačenja tih članova važećeg zakona.

Uvođenjem pooštrenih kaznenih odredaba za fizička lica očekuje se smanjenje krađa koje za posledicu imaju ugrožavanje bezbednosti na železnici.

3. Druge mogućnosti za rešavanje problema

Jedina mogućnost za rešavanje problema kojima se predloženi zakon bavi je upravo donošenje ovog zakona. Pošto važeći Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice uređuje oblast bezbednosti i interoperabilnosti železnice, i imajući u vidu da se predložene izmene odnose upravo na unapređenje bezbednosti, ocenjeno je da je rešavanje navedenih problema moguće jedino donošenjem ovog zakona.

4. Zašto je donošenje zakona najbolje za rešavanje problema

Donošenjem ovog zakona poboljšaće se bezbednost i interoperabilnost železnice što će povoljno uticati na sve zainteresovane strane, a istovremeno će se izvršiti usklađivanje sa Direktivom Saveta 2005/47/EZ od 18. jula 2005. godine o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije radnika u transportu (ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru, čime će se ispuniti obaveza iz Nacionalnog programa za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije. Imajući u vidu da usklađivanje sa navedenom Direktivom do sada nije rađeno, odnosno ne postoji zakonski osnov za mobilne radnike u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju, bilo je neophodno kroz izmene i dopune zakona ovo rešiti. Takođe, neke od odredaba su menjane u cilju daljeg usaglašavanja sa direktivama Saveta, zbog čega je takođe bilo neophodno da se ide na izmene i dopune zakona.

5. Na koga će i kako uticati predložena rešenja

Predložena rešenja će uticati na povećanje bezbednosti svih učesnika u procesu odvijanja železničkog saobraćaja: upravljača železničke infrastrukture, železničke prevoznike, vlasnike i korisnike industrijskog koloseka, korisnike železničkih usluga (građani, privreda, špediteri i dr.), kao i druge koji učestvuju u procesu pružanja usluga u železničkom saobraćaju. Efikasnom primenom predloženog zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice biće stvoreni uslovi za bezbednije i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja.

Rešenja navedena u ovom zakonu će imati pozitivan uticaj i na privredu Republike Srbije u celini, a posebno na železničku industriju (proizvođače i remontere), pošto se predloženim usklađivanjem sa Direktivom Saveta 2005/47/EZ doći do porasta interesovanja za saobraćaj železnicama kako u Republici Srbiji tako i u onim evropskim zemljama koje imaju interes za odvijanje železničkog saobraćaja preko teritorije Republike Srbije, sa mogućnošću konkurentnosti naših firmi i na evropskom tržištu, izdavanjem dozvola za korišćenje strukturnih podsistema a ne i delova podsistema, koji su usaglašeni sa tehničkim specifikacijama interoperabilnosti – TSI.

Predložena rešenja će najviše uticati na Direkciju za železnice, kojoj će, pored dosadašnjih ovlašćenja da donosi propise od značaja za bezbednost i interoperabilnost železnice, izdaje odgovarajuće dozvole i sertifikate, biti data i ovlašćenja da može: u slučajevima propisanim zakonom obavljati nezavisnu ocenu pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode i ocenu rizika i rezultata, obavljati nadzor radi provere da li sertifikovana lica još uvek ispunjavaju zahteve za dobijanje sertifikata i rešenjem ograničiti ili oduzeti sertifikat.

6. Troškovi koje će primena zakona stvoriti građanima i privredi

Primena ovog zakona stvorice troškove građanima i privredi koji su vezani za troškove izdavanja dozvola i sertifikata koji se izdaju na osnovu ovog zakona, u vidu taksi čija je naplata predviđena zakonom, ali ti troškovi su bili deo i Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice. Dakle, ovim zakonom neće se stvoriti nikakvi novi troškovi građanima i privredi.

7. Da li su pozitivni efekti zakona takvi da opravdavaju troškove koje će oni izazvati

Pozitivne posledice navedenog zakona posmatrane u odnosu na troškove koje će ovaj zakon stvoriti, su takve da opravdavaju njegovo donošenje.

Naime, procenjeno je da će pozitivni efekti zakona na građane i privredu daleko prevazići troškove koje će im njegova primena stvoriti u smislu taksi koje se plaćaju na osnovu ovog zakona, što se pokazalo i na primeru evropskih železnica.

Konkretno na primeni TSI u ovom zakonu, zaštićen je interes privrednih društava, odnosno privrede, utvrđivanjem mogućnosti odstupanja od primene TSI u određenim slučajevima, a jedan od slučajeva može biti i prilikom izgradnje, unapređenja, odnosno obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primena TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji.

8. Da li se zakonom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija

Ovim zakonom predviđeno je da ocenu usaglašenosti i verifikaciju podsistema rade tela za ocenu usaglašenosti. U skladu sa navedenim, očekuje se formiranje novih tela koja će se baviti podsistemima železničkog saobraćaja.

Takođe, poboljšanim i preciziranim uređivanjem sistema bezbednosti i interoperabilnosti železnice, kroz ovaj zakon, podstaći će se interesovanje domaćih i stranih privrednih subjekata za dobijanje odgovarajućih dozvola i sertifikata kako bi mogli da ispune uslove vezane za strukturne pod sisteme i nakon toga započnu obavljanje određenih delatnosti na teritoriji Republike Srbije.

9. Da li su sve zainteresovane strane imale priliku da se izjasne o zakonu

Tokom izrade ovog zakona, bila je formirana Radna grupa sastavljena od predstavnika Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Direkcije za železnice, „Železnice Srbije” a.d. i Saobraćajnog fakulteta.

O Nacrtu zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice održana je javna rasprava, tako da su svi zainteresovani subjekti imali mogućnost da se izjasne i dostave sugestije i primedbe na ovaj zakon. Nacrt zakona je bio objavljen i na sajtu Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, nadležnog za poslove saobraćaja kao i na portalu e-uprave od 21. novembra 2014. godine. Javna rasprava je bila organizovana u periodu od 21. novembra do 10. decembra 2014. godine u pet gradova u Srbiji i to: u Nišu dana 26. novembra 2014. godine, u Novom Sadu dana 27.

novembra 2014. godine, u Subotici dana 28. novembra 2014. godine, u Užicu dana 3. decembra 2014. godine, kao i u Beogradu dana 5. decembra 2014. godine.

Na javnoj raspravi od strane učesnika je predloženo da se iz teksta Nacrta izbace ili koriguju pojedine izmene koje se odnose na radno vreme i odmore železničkih radnika pošto se tim izmenama znatno narušavaju uslovi rada

mašinovođa, što direktno ima uticaja na bezbednost odvijanja železničkog saobraćaja. Sve ove sugestije je Radne grupa razmotrila nakon javne rasprave i većina primedaba je uneta u tekst Nacrta zakona. Međutim, sugestije koje su se odnosile na izmene definicija pojedinih izraza koji su upotrebljeni u ovom Nacrtu zakona, nije prihvaćena iz razloga usklađivanja sa tehničko-tehnoloških pojmovima organizacije železničkog saobraćaja.

Takođe, komentari i sugestije na tekst Nacrta zakona su poslani i elektronskim putem od kojih su određene sugestije predstavnika sindikata o radnom vremenu i odmorima železničkih radnika prihvaćene.

Predlozi i sugestije sa javne rasprave koji su bili usmereni na poboljšanje predloženog teksta Nacrta zakona i koji su u duhu koncepta na kojima se isti zasniva, ugrađeni su u tekst Predloga zakona. Takođe, na sva postavljena pitanja su dati precizni odgovori koji su dali dodatna pojašnjenja o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice.

10. Koje će se mere tokom primene zakona preduzeti da bi se ostvarilo ono što se donošenjem zakona namerava

Nisu potrebni dodatni kapaciteti za sprovođenje ovog zakona.

Shodno ovom zakonu biće doneto pet podzakonskih akata koji su neophodni za primenu zakona, od strane Direkcije za železnice kojima će se bliže urediti sadržaj godišnjeg izveštaja o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu, sadržina godišnjeg izveštaja o aktivnostima Direkcije za železnice za prethodnu godinu, elementi dosijea o održavanju i vođenje dosijea o održavanju, granski standardi iz oblasti železničkog saobraćaja i postupak izrade, donošenja i objavljivanja standarda iz oblasti železničkog saobraćaja. Napominjemo da će donošenjem ovog zakona biti produžen rok za izradu podzakonskih akata koji su bili predviđeni i važećim zakonom, na dve godine, imajući u vidu da nije bilo moguće, zbog obimnosti posla, da svi budu doneti u predviđenom roku.

Za sprovođenje ovog zakona zaduženi su Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Direkcija za železnice. Donošenje ovog zakona ne iziskuje jačanje kadrovskih kapaciteta u ovim institucijama.

Donošenjem ovog zakona i njegovom primenom biće formirano telo za ocenu usaglašenosti. Do imenovanja tela za ocenu usaglašenosti, poslove imenovanog tela obavljaće Direkcija za železnice. S obzirom na izmenjene nadležnosti Direkcije za železnice, očekuje se da će ovaj državni organ svoju unutrašnju organizaciju uskladiti sa izmenjenim odredbama ovog zakona.

VI. PREGLED ODREDBA KOJE SE MENJAJU, ODNOSNO DOPUNJUJU

Značenje pojedinih izraza

Član 2.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

~~1) **autostop uređaj** je uređaj za automatsko zaustavljanje voza kod signala koji pokazuje da je dalja vožnja zabranjena, odnosno uređaj za automatsku kontrolu smanjenja brzine kretanja voza od signala koji pokazuje da je dalja vožnja dozvoljena smanjenom brzinom;~~

1) AUTOSTOP UREĐAJ JE UREĐAJ ZA AUTOMATSKO ZAUSTAVLJANJE VOZA PRI PROLASKU PORED SIGNALA KOJI POKAZUJE DA JE DALJA VOŽNJA ZABRANJENA I PRI PROLASKU PORED SIGNALA KOJI POKAZUJE DA SE DALJA VOŽNJA NASTAVI SMANJENOM BRZINOM U SLUČAJU NEPROPISNOG POSTUPANJA MAŠINOVOĐE.

2) *uređaj za kontrolu budnosti* je uređaj koji služi za automatsko zaustavljanje voza u slučaju nebudnosti ili nesposobnosti železničkog radnika koji upravlja vučnim vozilom;

~~3) *velika šteta* je šteta koju telo za istrage, po pristupu mestu nesreće, proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;~~

3) VELIKA ŠTETA JE ŠTETA KOD NESREĆE KOJU TELO ZA ISTRAGE PROCENI U IZNOSU OD NAJMANJE DVA MILIONA EVRA;

4) *voz* je propisno sastavljen i zakvačen niz vučenih vozila sa jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo ili više zakvačenih vučnih vozila PROPISNO SIGNALISAN, SA PRIPADAJUĆIM VOZNIM OSOBLJEM I KOJI SAOBRAĆA PO PROPISANIM PRAVILIMA;

~~5) *vozno osoblje* je osoblje koje poseda voz, tj. osoblje vučnog vozila (mašinovođa i pomoćnik mašinovođe) i vozopratno osoblje;~~

5) VOZNO OSOBLJE JE OSOBLJE VUČNOG VOZILA I VOZOPRATNO OSOBLJE;

5A) OSOBLJE VUČNOG VOZILA JE ZAJEDNIČKI NAZIV ZA MAŠINOVOĐU, MAŠINOVOĐU ZA MANEVAR I POMOĆNIKA MAŠINOVOĐE;

~~6) *vozopratno osoblje* je ostalo osoblje u vozu, osim mašinovođe i pomoćnika mašinovođe, koje pomaže da se osigura bezbednost voza, putnika i robe;~~

6) VOZOPRATNO OSOBLJE JE ZAJEDNIČKI NAZIV ZA VOZOVOĐU, KONDUKTERA I VOZNOG MANEVRISTU;

7) *vučeno vozilo* je železničko vozilo bez sopstvenog pogona namenjeno za prevoz lica (putnička kola) ili za prevoz robe (teretna kola);

8) *vučno vozilo za posebne namene* je motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu železničkih pruga;

9) *vučno vozilo* je železničko vozilo sa sopstvenim pogonom (lokomotiva, motorni voz ili vučno vozilo za posebne namene);

10) *glavni istražitelj* je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;

11) *dodatno ovlašćenje* je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj železničkoj infrastrukturi;

12) *dozvola za korišćenje* je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema, činilaca interoperabilnosti ili elemenata podsistema;

13) *dozvola za regulisanje železničkog saobraćaja* je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da reguliše železnički saobraćaj;

14) *dozvola za tip vozila* je isprava kojom se potvrđuje da je tip železničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim železničkim tehničkim propisima;

15) *dozvola za upravljanje vučnim vozilom* je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja vučnim vozilom;

16) *dozvoljena masa po dužnom metru* je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne može prekoračiti;

17) *dozvoljena masa po osovini* je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne može prekoračiti;

~~18) *domicilna jedinica* je organizacioni deo železničkog prevoznika u mestu rada voznog osoblja;~~

18) DOMICILNA JEDINICA JE ORGANIZACIONI DEO ŽELEZNIČKOG PREVOZNIKA U MESTU RADA VOZNOG OSOBLJA, A PRIVREMENA DOMICILNA JEDINICA JE MESTO GDE VOZNO OSOBLJE DUŽI VREMENSKI PERIOD OBAVLJA POSAO VAN DOMICILNE JEDINICE;

19) *dosije o održavanju* je dokumentacija koju za svako vozilo vodi lice zaduženo za održavanje i koja sadrži podatke o korišćenju železničkog vozila i radovima na njegovoj kontroli i održavanju;

20) *evropska specifikacija* je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;

~~21) *železnička mreža* je skup železničkih pruga na određenom geografskom području;~~

21) ŽELEZNIČKA MREŽA JE SKUP ŽELEZNIČKIH PRUGA, STANICA, TERMINALA I SVIH FIKSNIH ŽELEZNIČKIH POSTROJENJA POTREBNIH ZA OSIGURANJE BEZBEDNOG I KONTINUIRANOG FUNKCIONISANJA ŽELEZNIČKOG SISTEMA;

22) *železnički prevoznik* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbeđuje vuču vozova ili koji isključivo pruža uslugu vuče vozova;

23) *železnički radnik* je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova u vezi sa železničkim saobraćajem;

24) *železnički sistem* obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u celini;

25) *železničko vozilo* je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili delova tih podsistema;

~~26) *železničko službeno mesto* je mesto na železničkoj infrastrukturi namenjeno za izvršenje zadataka organizacije železničkog saobraćaja propisanih poslovnim redom železničke stanice;~~

26) ŽELEZNIČKO SLUŽBENO MESTO (U DALJEM TEKSTU: SLUŽBENO MESTO) JE MESTO NA ŽELEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI NAMENJENO ZA IZVRŠENJE ZADATAKA ORGANIZACIJE I VRŠENJA ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA;

27) *zajedničke bezbednosne metode* su metode kojima se propisuje način ocene nivoa bezbednosti, utvrđivanja ostvarenosti ciljeva bezbednosti i utvrđivanja usaglašenosti sa drugim zahtevima koji se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja;

28) *imalac železničkog vozila* je FIZIČKO ILI PRAVNO LICE, vlasnik ili korisnik železničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;

28A) IMENOVANO TELO JE TELO ZA OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI I POGODNOSTI ZA UPOTREBU ČINILACA INTEROPERABILNOSTI I VERIFIKACIJU STRUKTURNIH PODSISTEMA U SKLADU SA NACIONALNIM ŽELEZNIČKIM TEHNIČKIM PROPISIMA, IMENOVANO U SKLADU SA ZAKONOM

KOJIM SE UREĐUJU TEHNIČKI ZAHTEVI ZA PROIZVODE I OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI;

29) ~~incident~~ NEZGODA je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova ILI MANEVARSKOG SASTAVA i negativno utiče na bezbednost saobraćaja;

30) ~~istraga označava proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući u to i utvrđivanje uzroka i, u zavisnosti od slučaja, davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i incidenata;~~

30) ISTRAGA OZNAČAVA PROCES KOJI OBUHVATA PRIKUPLJANJE I ANALIZU INFORMACIJA, UTVRĐIVANJE UZROKA, IZVOĐENJE ZAKLJUČAKA I UTVRĐIVANJE POSLEDICA, KAO I DAVANJE BEZBEDNOSNIH PREPORUKA U CILJU PREVENCIJE NESREĆA I NEZGODA;

31) *lice zaduženo za održavanje* je lice zaduženo za održavanje železničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;

32) *lokomotiva* je vučno vozilo koje u zavisnosti od vrste pogona može biti električna, dizel ili parna lokomotiva;

33) *maksimalna brzina voza* je najveća brzina kojom voz može saobraćati na železničkoj pruzi ili delu železničke pruge, navedena u redu vožnje ili propisana na drugi način i koja ~~se ne može prekoračiti~~ NE SME BITI PREKORAČENA;

34) *masa po dužnom metru* je masa praznog ili natovarenog železničkog vozila podeljena dužinom vozila, merenom između čeonih površina odbojnika ili između krajnjih delova kvačila za vozila bez odbojnika;

35) *masa po osovini* je masa praznog ili natovarenog železničkog vozila podeljena brojem osovina tog vozila;

36) ~~motorni vozovi su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola, dizelmotorne garniture i šinobusi;~~

36) MOTORNI VOZOWI SU ELEKTROMOTORNA KOLA, ELEKTROMOTORNE GARNITURE, DIZELMOTORNA KOLA I DIZELMOTORNE GARNITURE;

37) *mašinovođa* je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja ~~vozovima za prevoz putnika ili robe, uključujući sva vučna vozila,~~ VUČNIM VOZILIMA na samostalan, odgovoran i bezbedan način;

38) *najveća dopuštena brzina* je propisana najveća brzina na pruzi ili delovima železničke pruge, s obzirom na tehničko stanje železničke pruge i železničkih vozila ili druge uslove;

39) *naručilac* je lice koje naručuje projektovanje, gradnju, obnovu ili unapređenje podistema (železnički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac železničkog vozila ili koncesionar);

40) *nacionalni propisi za bezbednost* su propisi Republike Srbije u kojima su sadržani bezbednosni zahtevi za železnički sistem i primenjuju se na više od jednog železničkog prevoznika. Nacionalni propisi za bezbednost se prijavljuju Evropskoj komisiji;

41) *nacionalni železnički tehnički propisi* su tehnički propisi doneti u Republici Srbiji koji se primenjuju na pod sisteme u slučajevima predviđenim ovim zakonom;

42) *nesreća* je neželjen ili neplaniran iznenadni događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane železničkim vozilima u pokretu, požari i sl);

43) *obnova podsistema* je veća zamena na podsistemu ili delu podsistema kojom se ne menjaju njegove osnovne karakteristike;

44) *obrtna jedinica* je organizacioni deo železničkog prevoznika u mestu u kome vozno osoblje prekida rad do početka sledeće smene;

45) *ozbiljna nesreća* je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili nanošenje velike štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbednost na železnici ili na upravljanje bezbednošću;

46) *ostale nesreće* su nesreće koje po posledicama nisu ozbiljne nesreće;

47) *osnovni zahtevi* su svi uslovi koje treba da ispuni železnički sistem, podsistem i činilac interoperabilnosti, uključujući i interfejse;

48) *osnovni parametri* su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u predmetnim TSI;

48A) OTVORENA PITANJA OZNAČAVAJU TEHNIČKE ASPEKTE VEZANE ZA OSNOVNE ZAHTEVE KOJI NISU EKSPPLICITNO OBUHVAĆENI TEHNIČKIM SPECIFIKACIJAMA INTEROPERABILNOSTI;

48B) OCENJIVANJE POGODNOSTI ZA UPOTREBU JE PROCES KOJIM SE DOKAZUJE DA LI ČINILAC INTEROPERABILNOSTI ISPUNJAVA USLOVE ZA POGODNOST ZA UPOTREBU NAVEDENE U RELEVANTNIM TEHNIČKIM SPECIFIKACIJAMA INTEROPERABILNOSTI;

48V) OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI JE PROCES KOJIM SE DOKAZUJE DA LI SU ISPUNJENI ZAHTEVI NAVEDENI U RELEVANTNIM TEHNIČKIM SPECIFIKACIJAMA INTEROPERABILNOSTI KOJI SE ODOSE NA ČINIOCA INTEROPERABILNOSTI;

49) *poslovni red železničke stanice* je akt upravljača infrastrukture koji utvrđuje TEHNIČKE INFRASTRUKTURNE KAPACITETE U STANICI, pojedinačne zadatke železničkih radnika za izvršenje reda vožnje, prijem i predaju robe, odnosno prijem i otpremu putnika;

50) *podsistemi* su rezultat podele DELOVI železničkog sistema. Podsistemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahteve mogu biti strukturni ili funkcionalni;

51) *prijavljeno telo* je telo imenovano za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema PREMA TEHNIČKIM SPECIFIKACIJAMA INTEROPERABILNOSTI i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz železnicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji;

52) *priključak industrijskog koloseka* je deo industrijskog koloseka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa;

53) *projekat u poodmakloj fazi razvoja* je projekt čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;

~~54) *puštanje u rad* su sve radnje kojima se podsistem ili vozilo stavlja u njihovu predviđenu upotrebu;~~

54) PUŠTANJE U RAD SU SVE RADNJE KOJIMA SE PODSISTEM ILI ŽELEZNIČKO VOZILO STAVLJA U UPOTREBU;

~~55) registrujući uređaj je uređaj na vučnom vozilu za registrovanje brzine voza, pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje voza;~~

55) REGISTRUJUĆI UREĐAJ NA VUČNOM VOZILU JE UREĐAJ ZA REGISTROVANJE BRZINE, PREĐENOG PUTA I DRUGIH PODATAKA U TOKU VOŽNJE;

~~56) red vožnje voza je prikaz saobraćaja voza određene vrste, sastava i poseda, od polazne do uputne stanice koji može biti grafički i tabelarni;~~

56) RED VOŽNJE VOZA JE PLANIRANI SAOBRAĆAJ VOZA ODREĐENE VRSTE, SASTAVA I POSEDA, OD POLAZNE DO UPUTNE STANICE KOJI SE MOŽE PRIKAZATI GRAFIČKI I TABELARNO;

57) *serija* železničkih vozila je određeni broj identičnih železničkih vozila jednog tipa;

58) *sistem upravljanja bezbednošću* obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture (U DALJEM TEKSTU: UPRAVLJAČ) ili železnički prevoznik radi bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja;

58A) SMANJENA VIDLJIVOST JE NEMOGUĆNOST UOČAVANJA SIGNALNIH ZNAKOVA SA PROPISANE DALJINE VIDLJIVOSTI ZA ODREĐENE BRZINE KRETANJA VOZA.

59) *specifični slučajevi* su delovi železničkog sistema koji zahtevaju posebne odredbe u ~~jedinstvenim tehničkim propisima~~ TEHNIČKIM SPECIFIKACIJAMA INTEROPERABILNOSTI, privremene ili konačne, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (železničke pruge i železničke mreže koje su izolovane od ostatka železničke mreže, tovarni profil, širina koloseka, razmak osa koloseka, železnička vozila koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl.);

60) *stanično osoblje* je osoblje koje obavlja poslove na području ~~železničkog~~ službenog mesta;

61) *tehnička dokumentacija* je dokumentacija o podsistemu ili činiocu interoperabilnosti koja sadrži sve njegove tehničke karakteristike, uključujući i uputstvo za njegovo korišćenje i održavanje;

62) *tip vozila* obuhvata osnovne projektne karakteristike železničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa;

63) *tovarni profil* je ograničeni prostor u poprečnom preseku upravnom na osu koloseka koji ne može prelaziti prazno ili natovareno železničko vozilo nijednim svojim delom;

64) *uzroci* su radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili ~~incidenta~~ NEZGODE;

65) *UIC propisi* su propisi koje donosi Međunarodna železnička unija;

66) *unapređenje podsistema* (rekonstrukcija) je značajnija izmena podsistema ili dela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;

67) *upravljač infrastrukture* je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom;

68) *činitelac interoperabilnosti* je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;

69) *centar za stručno osposobljavanje* je ustanova sertifikovana za obavljanje teoretskog stručnog osposobljavanja i njegovu proveru.

Izrazi upotrebljeni u ovom zakonu, a nisu predviđeni stavom 1. ovog člana, imaju značenje određeno zakonom kojim se uređuje železnica.

II. INTEROPERABILNOST

Osnovni zahtevi

NEOPHODNI ZAHTEVI

Član 8.

Osnovni zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahteve.

Opšti zahtevi koje mora da ispuni železnički sistem su:

1) bezbednost:

(1) projektovanje, gradnja, održavanje i nadzor komponenti bitnih za bezbednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, moraju da osiguraju bezbednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući one za otežane situacije,

(2) parametri vezani za kontakt točak/šina moraju zadovoljavati zahteve stabilnosti koji obezbeđuju sigurno kretanje najvećom dopuštenom brzinom, a parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dopuštenoj brzini,

(3) korišćene komponente moraju tokom veka upotrebe izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja i pogodnim sredstvima mora da se obezbedi da se posledice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama,

~~(4) projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor upotrebljenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i posledice vatre i dima,~~

(4) PROJEKTOVANJE I EKSPLOATACIJA ŽELEZNIČKOG SISTEMA NE SME DOVESTI DO NEDOZVOLJENOG NIVOJA BUKE U PODRUČJIMA U BLIZINI ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE NITI UPRAVLJAČNICI VUČNOG VOZILA,

(5) svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora biti tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predvidiv način, makar i ne u skladu sa datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbednost lica koja njime rukuju,

(6) pristupačnost – podsistemi infrastruktura i podsistemi železnička vozila moraju biti pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću u cilju obezbeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, pomoću sprečavanja postavljanja prepreka i njihovog uklanjanja, kao i primenom odgovarajućih mera. Ovo uključuje projektovanje, izgradnju, obnovu, unapređenje, održavanje i eksploataciju odnosnih delova podsistema koji su pristupačni javnosti. Podsystem regulisanje i upravljanje saobraćajem i podsystem telematske aplikacije za prevoz putnika moraju da predvide neophodnu funkcionalnost potrebnu da olakšaju pristup osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću pod istim uslovima kao i ostalim licima, pomoću sprečavanja postavljanja prepreka i njihovog uklanjanja, kao i primenom odgovarajućih mera;

2) pouzdanost i dostupnost – nadzor i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovani, izvedeni i kvantifikovani tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;

3) zdravlje – materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su u dodiru sa njima, ne mogu da se koriste u vozovima i na železničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, raspoređuju i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;

4) zaštita životne sredine:

(1) uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija železničkog sistema ima na životnu sredinu mora se proceniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu sa propisima kojima se uređuje procena uticaja na životnu sredinu,

(2) materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spreče emisiju dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara,

(3) vozila i sistemi za napajanje energijom moraju biti projektovani i građeni na način da budu elektromagnetno kompatibilni sa postrojenjima, uređajima i mrežama komunalne infrastrukture na koje bi mogli da utiču,

(4) eksploatacija železničkog sistema mora da poštuje postojeće propise koji uređuju oblast zaštite od buke,

(5) eksploatacija železničkog sistema ne može da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture, pri normalnom održavanju;

5) tehnička usklađenost – tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno i sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu. Ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu na određenim delovima mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rešenja kojima se obezbeđuje ta usklađenost.

Posebni zahtevi za pojedine podsisteme su:

1) Podsystem infrastruktura:

(1) bezbednost:

~~– moraju da se preduzmu odgovarajuće mere kako bi se sprečio neovlašćen pristup postrojenjima;~~

– MORAJU DA SE PREDUZMU ODGOVARAJUĆE MERE UPOZORENJA NA ZABRANU NEOVLAŠĆENOG PRISTUPA POSTROJENJIMA,

– potrebno je da se preduzmu mere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz službena mesta,

– infrastruktura koja je dostupna javnosti mora biti projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik za bezbednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl.),

– moraju se primeniti mere za osiguranje bezbednosti u dugačkim tunelima i na mostovima,

(2) pristupačnost – delovi podsistema infrastruktura koji su dostupni javnosti moraju biti pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

2) Podsystem energija:

(1) bezbednost – eksploatacija sistema za snabdevanje energijom ne može da naruši bezbednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz železničku prugu i trećih lica),

(2) zaštita životne sredine – rad sistema za snabdevanje električnom ili toplotnom energijom ne može da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica,

(3) tehnička usklađenost – sistemi za snabdevanje električnom/toplotnom energijom koji se koriste, moraju biti takvi da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi i da kod sistema za snabdevanje električnom energijom budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;

3) Podsystem kontrola, upravljanje i signalizacija:

(1) bezbednost:

– postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu,

– sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozova i u otežanim uslovima,

(2) tehnička usklađenost:

– nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade ili razviju posle usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju biti prilagođeni za korišćenje tih sistema,

– uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju omogućiti normalan rad u okviru zadatih uslova u celom železničkom sistemu;

4) Podsystem železnička vozila:

(1) bezbednost:

– struktura vozila i spojeva između vozila mora biti projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,

– električni uređaji ne mogu da ugroze bezbednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,

– tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom železničke pruge, objekata na pruzi i signalnih sistema,

– potrebno je da se preduzmu mere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,

– u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obaveste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim,

– sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbednost putnika,

– izlazi za slučaj opasnosti moraju da postoje i da budu posebno označeni; moraju se primeniti mere za osiguranje bezbednosti u dugačkim tunelima,

– potrebno je da se ugradi nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta,

– vozovi moraju biti opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima,

(2) pouzdanost i dostupnost – oprema vozila mora biti projektovana tako da u otežanoj situaciji omogućiti vozu nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja ostaje u upotrebi,

(3) tehnička usklađenost:

- električna oprema mora biti usklađena sa funkcionisanjem postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,

- kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje električne energije moraju da omogućavaju vozovima kretanje u sistemima snabdevanja energijom na određenim železničkim prugama,

- karakteristike vozila moraju biti takve da omoguće kretanje na svim železničkim prugama na kojima je predviđena njihova upotreba, uzimajući u obzir klimatske uslove,

(4) kontrola – vozovi moraju biti opremljeni uređajem za registrovanje informacija. Podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu harmonizovani,

(5) pristupačnost – delovi podsistema železnička vozila koji su dostupni javnosti moraju biti pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

5) Podsystem održavanje:

(1) zdravlje i bezbednost – tehnička postrojenja i postupci u radionicama za održavanje moraju da omoguće bezbedan rad podsistema i ne mogu da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbednost lica,

(2) zaštita životne sredine – tehnička postrojenja i postupci u centrima za održavanje ne mogu da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,

(3) tehnička usklađenost – postrojenja za održavanje vozila moraju da omoguće izvođenje radova na bezbedan, neškodljiv i nesmetan način na svim vozilima za koja su projektovana;

6) Podsystem regulisanje i upravljanje saobraćajem:

(1) bezbednost:

- usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži, kao i kvalifikacije mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora biti takva da omogućava bezbedan rad, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,

- radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da obezbeđuju visok nivo bezbednosti,

(2) pouzdanost i dostupnost – radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da omogućuju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema,

(3) tehnička usklađenost – usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži, kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasnu eksploataciju železničkog sistema, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,

(4) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere kako bi se propisima za odvijanje saobraćaja predvidelo obezbeđivanje pristupa osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

7) Telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:

(1) tehnička usklađenost – osnovni zahtevi za telematske aplikacije osiguravaju minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, posebno u smislu tehničke usklađenosti. Kod tih aplikacija potrebno je da se obezbedi:

– da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom poverljivih poslovnih informacija,

– da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama,

(2) pouzdanost i dostupnost – metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da obezbede efikasnost tih sistema i određeni kvalitet usluga,

(3) zdravlje – interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu sa minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite,

(4) bezbednost – za memorisanje ili prenos relevantnih informacija za bezbednost moraju da se obezbede odgovarajući nivoi integriteta i pouzdanosti,

(5) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere da podsistem telematskih aplikacija za usluge prevoza putnika bude pristupačan osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću.

~~3. Jedinствeni tehnički propisi~~

3. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE INTEROPERABILNOSTI

Pojam

Član 9.

~~Jedinствeni tehnički propisi (u daljem tekstu: JTP) su tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili deo podsistema konvencionalnog železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema.~~

TEHNIČKE SPECIFIKACIJE INTEROPERABILNOSTI (U DALJEM TEKSTU: TSI) SU TEHNIČKE SPECIFIKACIJE SA KOJIMA PODSISTEM ILI DEO PODSISTEMA ŽELEZNIČKOG SISTEMA MORA BITI USAGLAŠEN U CILJU ISPUNJENJA OSNOVNIH ZAHTEVA I OBEZBEĐIVANJA INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNIČKOG SISTEMA.

Za svaki podsistem izrađuje se po jedan ~~JTP~~ TSI. Prema potrebi, jedan podsistem može biti obuhvaćen sa više ~~JTP~~ TSI, a jedan ~~JTP~~ TSI može da obuhvata nekoliko podsistema.

~~JTP donosi OTIF kao sastavni deo Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (u daljem tekstu: COTIF).~~

TSI OBJAVLJUJE DIREKCIJA ZA ŽELEZNICE (U DALJEM TEKSTU: DIREKCIJA) U SKLADU SA EVROPSKIM TEHNIČKIM SPECIFIKACIJAMA.

Oblast primene

Član 10.

~~JTP~~ TSI se primenjuju na novoizgrađena, unapređena ili obnovljena vozila kojima se obavlja međunarodni prevoz u železničkom saobraćaju, kao i na novoizgrađene, unapređene ili obnovljene železničke pruge na kojima saobraćaju vozovi kojima se obavlja taj prevoz.

~~JTP~~ TSI se mogu primenjivati i na vozila i železničke pruge koje nisu obuhvaćene stavom 1. ovog člana.

Odstupanja od primene ~~JTP~~-TSI

Član 11.

Odstupanja od primene ~~JTP~~-TSI su dozvoljena u sledećim slučajevima:

1) prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vreme ~~stupanja na snagu~~ OBJAVLJIVANJA JTP, bili u poodmakloj fazi razvoja PROJEKTA ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;

2) prilikom unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, kada su tovarni profil, širina koloseka, međukolosečno rastojanje ili sistem električnog napajanja u ~~JTP~~ TSI neusaglašeni sa specifikacijama postojećeg podsistema;

3) prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primena ~~JTP~~ TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji;

4) ako posle nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu železničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju delimičnu ili potpunu primenu odgovarajućih ~~JTP~~-TSI.

NACIONALNI ŽELEZNIČKI TEHNIČKI PROPISI PRIMENJUJU SE U SLUČAJEVIMA Odstupanja OD TSI IZ STAVA 1. OVOG ČLANA.

~~Nacionalni železnički tehnički propisi se primenjuju:~~

- ~~1) u slučajevima iz stava 1. ovog člana;~~
- ~~2) kada JTP za odgovarajući podsistem nisu doneti;~~
- ~~3) u specifičnim slučajevima za Republiku Srbiju predviđenim u JTP;~~
- ~~4) u slučajevima „otvorenih pitanja”, tj. kada tehnički aspekti vezani za osnovne zahteve nisu eksplicitno obuhvaćeni u JTP;~~
- ~~5) za podсистeme za koje primena JTP nije obavezna.~~

NACIONALNI ŽELEZNIČKI TEHNIČKI PROPISI PRIMENJUJU SE I U SLUČAJU:

- 1) KADA TSI ZA ODGOVARAJUĆI PODSISTEM NISU DONETI;
- 2) U SPECIFIČNIM SLUČAJEVIMA ZA REPUBLIKU SRBIJU PREDVIĐENIM U TSI;
- 3) U SLUČAJEVIMA „OTVORENIH PITANJA”, TJ. KADA TEHNIČKI ASPEKTI VEZANI ZA OSNOVNE ZAHTEVE NISU EKSPPLICITNO OBUHVAĆENI U TSI;
- 4) ZA PODSISTEME ZA KOJE PRIMENA TSI NIJE OBAVEZNA.

U slučajevima iz stava 1. ovog člana naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi Direkciji ~~za železnice (u daljem tekstu: Direkcija)~~ zahtev za odstupanje, uz koji je dužan da priloži:

- 1) pismeno obaveštenje u odnosu na predloženo odstupanje;
- 2) dokumentaciju koja sadrži:
 - (1) opis podsistema koji je predmet odstupanja, sa navođenjem ključnih datuma i geografskog položaja,
 - (2) precizno upućivanje na JTP TSI (ili njihove delove) za koje se traži odstupanje,
 - (3) precizno upućivanje na alternativne odredbe koje će se primeniti i njihove detalje,
 - (4) obrazloženje poodmakle faze razvoja PROJEKTA u slučaju iz stava 1. tačka 1) ovog člana,
 - (5) obrazloženje zahteva za odstupanjem, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje,
 - (6) sve druge informacije kojima se obrazlaže zahtev za odstupanje,
 - (7) opis mera čije se preduzimanje predlaže sa ciljem unapređenja interoperabilnosti projekta, izuzev ako se radi o malom odstupanju.

U slučaju iz stava 1. tačka 1) ovog člana, u roku od deset meseci od stupanja na snagu svakog JTP TSI, naručilac dostavlja Direkciji spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja.

~~Primljene zahteve za odstupanjem od JTP, zajedno sa priloženom dokumentacijom iz stava 3. tačka 2) ovog člana, Direkcija dostavlja Generalnom sekretaru OTIF, radi daljeg postupanja u skladu sa propisima OTIF.~~

PRIMLJENE ZAHEVE ZA Odstupanjem od TSI, ZAJEDNO SA PRILOŽENOM DOKUMENTACIJOM IZ STAVA 4. TAČKA 2) OVOG ČLANA, DIREKCIJA DOSTAVLJA EVROPSKOJ KOMISIJI, RADI DALJEG POSTUPANJA U SKLADU SA PROPISIMA EU.

~~Direkcija obaveštava naručioca ili njegovog ovlašćenog zastupnika o odluci OTIF.~~

DIREKCIJA OBAVEŠTAVA NARUČIOCA ILI NJEGOVOG OVLAŠĆENOG ZASTUPNIKA O ODLUCI EVROPSKE KOMISIJE.

4. Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Član 12

~~Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) označavaju tehničke specifikacije sa kojima podsystem ili deo podsistema železničkog sistema velikih brzina mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema.~~

~~Za svaki podsystem izrađuje se po jedan TSI. Prema potrebi, jedan podsystem može biti obuhvaćen sa više TSI, a jedan TSI može da obuhvata nekoliko podsistema.~~

~~TSI donosi Direkcija.~~

~~Odredbe čl. 10. i 11. ovog zakona shodno se primenjuju i na oblast primene i odstupanja od primene TSI.~~

5. Činioci interoperabilnosti

Stavljanje na tržište

Član 13.

Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

1) obezbeđuju postizanje interoperabilnosti unutar železničkog sistema i ako ispunjavaju zahteve iz člana 8. ovog zakona;

2) se koriste u oblasti za koju su namenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.

~~Odredba stava 1. ovog člana se ne odnosi na činioce interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.~~

ODREDBA STAVA 1. OVOG ČLANA NE SPREČAVA STAVLJANJE NA TRŽIŠTE ČINIOCE INTEROPERABILNOSTI KOJI SE KORISTE U DRUGE SVRHE.

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprečavati stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracija o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu.

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu

Član 14.

Činioci interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahteve ako imaju deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Činioci interoperabilnosti navedeni u JTP/TSI TSI podležu postupcima za ocenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu. I MORAJU DA BUDU PRAĆENI ODGOVARAJUĆIM CERTIFIKATOM.

Činilac interoperabilnosti ispunjava osnovne zahteve ako je u skladu sa uslovima navedenim u odgovarajućem JTP/TSI TSI ili pripadajućoj evropskoj specifikaciji razvijenoj u cilju usklađivanja sa tim uslovima.

Rezervni delovi za podsisteme koji su pušteni u rad pre stupanja na snagu odgovarajućih JTP/TSI TSI mogu se ugraditi u ove podsisteme, a da se ne podvrgnu postupcima iz stava 2. ovog člana.

~~Odredba stava 4. ovog člana primenjuje se i u slučaju železničkih proizvoda određeni u JTP/TSI kao činioci interoperabilnosti, a koji su već bili odobreni pre stupanja na snagu JTP/TSI, za prelazni period koji je određen u JTP/TSI.~~

U TSI SE MOŽE PREDVIDETI PRELAZNI PERIOD ZA ŽELEZNIČKE PROIZVODE KOJI SU PREMA TSI ODREĐENI KAO ČINIOCI INTEROPERABILNOSTI I KOJI SU STAVLJENI NA TRŽIŠTE PRE STUPANJA NA SNAGU TSI. TAKVI ČINIOCI INTEROPERABILNOSTI MORAJU ISPUNJAVATI ZAHTEVE PROPISANE ČLANOM 13. ST. 1 I 2. OVOG ZAKONA.

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu

Član 15.

U cilju izdavanja deklaracije o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik primenjuje odredbe ovog zakona i relevantnih JTP/TSI TSI.

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavlja prijavljeno telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.

Prijavljeno telo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu činilaca interoperabilnosti izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, nakon čega proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Kada se na činioce interoperabilnosti primenjuju i drugi propisi, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu mora sadržati konstataciju da činioци interoperabilnosti ispunjavaju takođe i zahteve iz tih propisa.

Sertifikati iz stava 3. ovog člana koje su izdala prijavljena tela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF priznaju se u Republici Srbiji.

Ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne postupi u skladu sa odredbama st. 1. i 4. ovog člana, onda je lice koje činioce interoperabilnosti stavlja na tržište dužno da ispuni te obaveze.

Odredba stava 6. ovog člana primenjuje se i na lice koje sklapa činioce interoperabilnosti ili njihove delove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za vlastite potrebe.

Postupke i module za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti koji podležu ocenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu propisuje Direkcija.

Eksploataciono ispitivanje

Član 16.

Osnov za ocenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti je eksploataciono ispitivanje.

OCENJIVANJE POGODNOSTI ZA UPOTREBU ČINILACA INTEROPERABILNOSTI OBAVEZNO JE AKO JE PROPISANO ODGOVARAJUĆIM TSI.

IZUZETNO OD STAVA 2. OVOG ČLANA, AKO OCENJIVANJE POGODNOSTI ZA UPOTREBU ČINILACA INTEROPERABILNOSTI NIJE PROPISANO ODGOVARAJUĆIM TSI, TO OCENJIVANJE SE OBAVLJA PO ZAHTEVU PROIZVOĐAČA.

Proizvođač sastavlja program eksploatacionog ispitivanja.

Prijavljeno telo odobrava program eksploatacionog ispitivanja.

~~Zahtev za eksploataciono ispitivanje, sa odobrenim programom eksploatacionog ispitivanja, upravljaču infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač), odnosno železničkom prevozniku podnosi proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik.~~

ZAHTEV ZA EKSPLOATACIONO ISPITIVANJE, SA ODOBRENIM PROGRAMOM EKSPLOATACIONOG ISPITIVANJA, UPRAVLJAČU ODNOSNO ŽELEZNIČKOM PREVOZNIKU ILI UPRAVLJAČU INDUSTRIJSKE ŽELEZNICE PODNOSI PROIZVOĐAČ ILI NJEGOV OVLAŠĆENI ZASTUPNIK.

Zahtev iz stava 4- 5. ovog člana može se podneti posle izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

~~Upravljač je dužan da omogući početak zahtevanog eksploatacionog ispitivanja u roku od tri meseca od dana podnošenja zahteva.~~

Podnosilac zahteva plaća cenu usluga upravljaču, odnosno železničkom prevozniku za obavljanje eksploatacionog ispitivanja.

Visina cene iz stava 7. ovog člana zavisi od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, odgovara realnim troškovima upravljača, odnosno železničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita.

Neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa JTP/TSI TSI

Član 17.

~~Direkcija ima pravo da ograniči područje upotrebe činioaca interoperabilnosti, zabrani njegovu dalju upotrebu ili da naloži njegovo povlačenje sa tržišta ukoliko se utvrdi da:~~

- ~~1) je deklaracija o usaglašenosti nepropisno izdata;~~
- ~~2) činilac interoperabilnosti koji ima deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji se koristi za utvrđenu namenu ne ispunjava osnovne zahteve;~~
- ~~3) su nepravilno primenjene evropske specifikacije u slučaju gde se one primenjuju;~~
- ~~4) je evropska specifikacija neadekvatna;~~
- ~~5) lice koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti nije dovelo činioaca interoperabilnosti u stanje usaglašenosti u roku koji odredi Direkcija.~~

~~Rešenje o preduzetim merama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom telu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.~~

~~Rešenje iz stava 2. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.~~

~~O preduzetim merama iz stava 1. ovog člana i razlozima za njihovu primenu Direkcija obaveštava Evropsku komisiju.~~

AKO SE UTVRDI DA JE DEKLARACIJA O USAGLAŠENOSTI NEPROPISNO SASTAVLJENA, DIREKCIJA ĆE OD PROIZVOĐAČA ILI NJEGOVOG OVLAŠĆENOG ZASTUPNIKA U REPUBLICI SRBIJI ZAHTEVATI, DA DOVEDE ČINILAC INTEROPERABILNOSTI U STANJE USAGLAŠENOSTI I OTKLONI POVREDU PROPISA.

AKO SE NEUSAGLAŠENOST NASTAVI, DIREKCIJA PREDUZIMA SVE ODGOVARAJUĆE MERE DA OGRANIČI ILI ZABRANI STAVLJANJE NA TRŽIŠTE PREDMETNOG ČINIOCA INTEROPERABILNOSTI ILI NALAŽE NJEGOVO

POVLAČENJE SA TRŽIŠTA.

AKO DIREKCIJA UTVRDI DA JE MALO VEROVATNO DA ĆE ČINILAC INTEROPERABILNOSTI, KOJI IMA DEKLARACIJU O USAGLAŠENOSTI ILI POGODNOSTI ZA UPOTREBU I KOJI JE STAVLJEN NA TRŽIŠTE, ISPUNJAVATI OSNOVNE ZAHTEVE PRI NAMENJENOJ UPOTREBI, PREDUZIMA SVE POTREBNE KORAKE ZA OGRANIČAVANJE NJEGOVOG POLJA PRIMENE, ZABRANU NJEGOVE UPOTREBE ILI POVLAČENJE SA TRŽIŠTA. DIREKCIJA BEZ ODLAGANJA OBAVEŠTAVA EVROPSKU KOMISIJU O PREDUZETIM MERAMA I DAJE OBRAZLOŽENJE ZA SVOJU ODLUKU, NAVODEĆI POSEBNO DA LI JE RAZLOG NEUSAGLAŠENOSTI:

1) NEISPUNJENJE OSNOVNIH ZAHTEVA;

2) NEPRAVILNA PRIMENA EVROPSKIH SPECIFIKACIJA (ZAJEDNIČKA TEHNIČKA SPECIFIKACIJA, EVROPSKO TEHNIČKO ODOBRENJE ILI NACIONALNI STANDARD KOJIM SE PRENOSI EVROPSKI STANDARD), U SLUČAJU GDE SE ONE PRIMENJUJU;

3) NEADEKVATNOST EVROPSKIH SPECIFIKACIJA.

REŠENJE O PREDUZETIM MERAMA, DOSTAVLJA SE LICU KOJE JE IZDALO DEKLARACIJU O USAGLAŠENOSTI I PRIJAVLJENOM TELU KOJE JE IZDALO SERTIFIKAT O USAGLAŠENOSTI.

REŠENJE IZ STAVA 2. OVOG ČLANA KONAČNO JE U UPRAVNOM POSTUPKU I PROTIV NJEGA SE MOŽE POKRENUTI SPOR PRED UPRAVNIM SUDOM.

6. Podsistemi

Puštanje u rad

Član 18.

Strukturni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni na način kojim se ispunjavaju osnovni zahtevi koji se odnose na njih kada se integrišu u železnički sistem, pri čemu se naročito proverava:

1) tehnička usklađenost ovih podsistema sa sistemom u koji se integrišu;

2) bezbedna integracija ovih podsistema od strane upravljača i železničkog prevoznika primenom mera za kontrolu rizika.

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprečavati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine železnički sistem i ispunjavaju osnovne zahteve, a posebno se ne može zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene:

1) u okviru postupka za sticanje deklaracije o verifikaciji;

2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, u cilju verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtevima u identičnim radnim uslovima.

Dodatne provere se mogu zahtevati samo onda kada Direkcija, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da strukturni podsistem nije u celini usklađen sa odredbama ovog zakona i ne ispunjava sve osnovne zahteve.

*Postupak verifikacije podsistema i deklaracija
o verifikaciji*

Član 19.

Verifikacija podsistema je postupak ocenjivanja usaglašenosti u kome prijavljeno telo proverava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahteve i da je u skladu sa ~~JTP/TSI~~ TSI.

U cilju izdavanja deklaracije o verifikaciji podsistema, podnosilac zahteva bira telo kome će podneti zahtev za verifikaciju podsistema. Podnosilac zahteva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.

Prijavljeno telo proverava podsistem u svakoj od sledećih faza:

- 1) celokupni projekat;
- 2) gradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnja, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsistema;
- 3) konačno ispitivanje podsistema.

Prijavljeno telo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim ~~JTP/TSI~~ TSI i registrima iz čl. 34. i 35. ovog zakona, vrši i verifikaciju interfejsa predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Prijavljeno telo dužno je da sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema.

Tehnička dokumentacija iz stava 5. ovog člana sadrži podatke vezane za karakteristike podsistema, za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sve dokumente kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.

Nakon što prijavljeno telo izda sertifikat o verifikaciji, podnosilac zahteva sastavlja deklaraciju o verifikaciji.

Ako odgovarajući ~~JTP/TSI~~ TSI to omogućava, prijavljeno telo može izdati sertifikate o verifikaciji za seriju podsistema ili određenih delova tih podsistema.

Prijavljeno telo može, na traženje podnosioca zahteva, izdati prelaznu izjavu o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV) faze projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili faze proizvodnje ili određenih delova podsistema.

U slučajevima iz stava 9. ovog člana prijavljeno telo izdaje PIV sertifikat, a podnosilac zahteva sastavlja PIV deklaraciju.

Sertifikati o verifikaciji koje su izdala prijavljena tela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF priznaju se u Republici Srbiji.

Prijavljeno telo je dužno da nakon izdavanja sertifikata o verifikaciji vrši periodične provere da li se proizvodnja podsistema obavlja u skladu sa tehničkom dokumentacijom iz stava 5. ovog člana.

Pri vršenju provere prijavljeno telo ima pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima delova, montažnim pogonima, postrojenjima za ispitivanje i testiranje i sličnim objektima. Prijavljenom telu se u tu svrhu mora dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem. Prijavljeno telo izdaje proizvođaču izveštaj o izvršenoj proveru.

Postupak i module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema i sadržinu deklaracije o verifikaciji podsistema propisuje Direkcija.

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo) imenovaće telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koji ispunjavaju uslove koje propisuje ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar).

MINISTARSTVO NADLEŽNO ZA POSLOVE DONOŠENJA TEHNIČKIH PROPISA I OCENJIVANJA USAGLAŠENOSTI, NA PREDLOG MINISTARSTVA NADLEŽNOG ZA POSLOVE SAOBRAĆAJA, VRŠI PRIJAVLJIVANJE TELA IZ STAVA 15. OVOG ČLANA EVROPSKOJ KOMISIJI, DRŽAVAMA ČLANICAMA EVROPSKE UNIJE I GENERALNOM SEKRETARU OTIF-A, NAVODEĆI OBIM DELATNOSTI I IDENTIFIKACIONE BROJEVE TELA DOBIJENIH UNAPRED OD EVROPSKE KOMISIJE.

ODUZIMANJE ODOBRENJA TELU ZA OCENU USAGLAŠENOSTI KOJE NE ISPUNJAVA USLOVE IZ STAVA 15. OVOG ČLANA VRŠI SE NA NAČIN PROPISAN ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJU TEHNIČKI PROPISI ZA PROIZVODE I OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI. O ODUZETIM ODOBRENJIMA OBAVEŠTAVAJU SE ORGANI I DRŽAVE IZ STAVA 16. OVOG ČLANA.

Usaglašenost sa JTP/TSI TSI i nacionalnim železničkim tehničkim propisima

Član 20.

Strukturni podsistemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o verifikaciji smatraju se interoperabilnim i usklađenim sa osnovnim zahtevima.

Verifikacija strukturnog podsistema zasniva se na JTP/TSI TSI, ukoliko postoje.

Direkcija priprema spisak važećih nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju za ispunjavanje osnovnih zahteva u slučaju:

- 1) da ne postoje JTP/TSI TSI za određeni strukturni podsistem;
- 2) odstupanja predviđenih u članu 11. stav 1. ovog zakona;
- 3) posebnih slučajeva koji nisu predviđeni u JTP/TSI TSI i koji zahtevaju primenu nacionalnih železničkih tehničkih propisa;

Spisak propisa iz stava 3. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici.

Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji spisak propisa iz stava 3. ovog člana, a na zahtev Evropske komisije i kompletne tekstove propisa.

~~Direkcija sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela na koji su primenjeni nacionalni železnički tehnički propisi po postupku propisanom u članu 15. i 19. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela, kao ispravu o usaglašenosti.~~

IMENOVANO TELO SPROVODI VERIFIKACIJU PODSISTEMA ILI NJEGOVOG DELA KAO I OCENU USAGLAŠENOSTI I OCENU POGODNOSTI ZA UPOTREBU ELEMENATA PODSISTEMA NA KOJE SU PRIMENJENI NACIONALNI ŽELEZNIČKI TEHNIČKI PROPISI PO POSTUPKU PROPISANOM ČL. 15 I 19. OVOG ZAKONA I IZDAJE SERTIFIKAT O VERIFIKACIJI PODSISTEMA ILI NJEGOVOG DELA, SERTIFIKAT O USAGLAŠENOSTI I SERTIFIKAT O POGODNOSTI ZA UPOTREBU, KAO ISPRAVE O USAGLAŠENOSTI.

Za izdavanje sertifikata iz stava 6. ovog člana plaća se taksa.

~~Visinu takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.~~

VISINU TAKSE IZ STAVA 7. OVOG ČLANA UTVRĐUJE IMENOVANO TELO.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o verifikaciji podsistema ili njegovog dela konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

~~Direkcija~~ IMENOVANO TELO vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o verifikaciji.

DO IMENOVANJA TELA ZA OCENU USAGLAŠENOSTI, POSLOVE IMENOVANOG TELA IZ OVOG ČLANA OBAVLJAĆE DIREKCIJA I UTVRDIĆE VISINU TAKSE ZA IZDAVANJE SERTIFIKATA IZ STAVA 6. OVOG ČLANA UZ SAGLASNOST MINISTRATVA NADLEŽNOG ZA FINANSIJE.

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtevima

Član 21.

Ukoliko smatra da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o verifikaciji nije u celosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podsistem ne ispunjava zahteve iz člana 8. ovog zakona, Direkcija može da naloži licu koje je izdalo deklaraciju o verifikaciji izvršavanje dopunskih provera i kontrola.

U aktu kojim su naložene mere iz stava 1. ovog člana, Direkcija je dužna da navede da li je u pitanju neusklađenost sa zahtevima iz člana 8. ovog zakona ili sa ~~JTP/TSI~~ TSI ili su nepravilno primenjeni ~~JTP/TSI~~ TSI.

Ukoliko dopunske kontrole i provere pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona, podsistem ne može dobiti dozvolu za korišćenje.

III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE

1. Opšte odredbe o dozvoli za korišćenje

Član 22.

~~Da bi se strukturni podsistemi, činioci interoperabilnosti i elementi strukturnih podsistema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi pustili u rad i koristili na železničkim prugama Republike Srbije moraju imati dozvolu za korišćenje koju u formi rešenja i na propisanom obrascu izdaje Direkcija.~~

DA BI SE STRUKTURNI PODSISTEMI PUSTILI U RAD I KORISTILI NA ŽELEZNIČKIM PRUGAMA REPUBLIKE SRBIJE MORAJU IMATI DOZVOLU ZA KORIŠĆENJE KOJU NA PROPISANOM OBRASCU IZDAJE DIREKCIJA.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Pre izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema Direkcija proverava:

1) tehničku usklađenost ovih podsistema sa železničkim sistemom u koji se integrišu;

2) bezbednu integraciju ovih podsistema od strane upravljača i železničkog prevoznika primenom mera za kontrolu rizika;

~~3) da li su ovi podsistemi u saglasnosti sa odredbama propisanim odgovarajućim JTP/TSI koje se odnose na eksploataciju i održavanje podsistema.~~

3) DA LI SU OVI PODSISTEMI U SAGLASNOSTI SA ODREDBAMA RELEVANTNIH TSI U VEZI EKSPLOATACIJE I ODRŽAVANJA PODSISTEMA I/ILI NACIONALNIH ŽELEZNIČKIH TEHNIČKIH PROPISA.

Dozvola za korišćenje izdaje se u roku od 60 dana od dana podnošenja zahteva, uz koji je priložena propisana dokumentacija, osim u slučajevima kada je ovim zakonom propisan drugačiji rok.

Dozvola za korišćenje može sadržati posebne uslove za korišćenje ili druga ograničenja.

~~Zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji, železnički prevoznik, vlasnik vozila, imalac vozila i upravljač.~~

ZAHTEV ZA IZDAVANJE DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE MOGU DA PODNESU PROIZVOĐAČ ILI NJEGOV OVLAŠĆENI ZASTUPNIK U REPUBLICI SRBIJI, ŽELEZNIČKI PREVOZNIK, VLASNIK VOZILA, IMALAC VOZILA, UPRAVLJAČ I NARUČILAC.

O izdatim dozvolama za korišćenje Direkcija vodi evidenciju.

~~Postupak izdavanja dozvole iz stava 1. ovog člana, elemente strukturnih podsistema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi koji podležu oceni usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i izdavanju dozvole za korišćenje, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem propisuje Direkcija.~~

POSTUPAK IZDAVANJA DOZVOLE IZ STAVA 1. OVOG ČLANA, ELEMENTE STRUKTURNIH PODSISTEMA NA KOJE SE PRIMENJUJU NACIONALNI ŽELEZNIČKI TEHNIČKI PROPISI KOJI PODLEŽU OCENI USAGLAŠENOSTI I POGODNOSTI ZA UPOTREBU, DOKUMENTACIJU KOJA SE PRILAŽE UZ ZAHTEV ZA IZDAVANJE DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE, SADRŽINU I OBRAZAC DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE I NUMERACIJU DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE U SKLADU SA EVROPSKIM IDENTIFIKACIONIM BROJEM PROPISUJE DIREKCIJA.

~~Odredbe člana 17. st. 1-3. ovog zakona shodno se primenjuju i na elemente strukturnih podsistema određenih u aktu iz stava 8. ovog člana.~~

Obrazac dozvole za korišćenje vozila namenjenog međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom ili francuskom ili nemačkom jeziku.

Za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Nakon izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema, Direkcija kontinuirano proverava:

1) infrastrukturu, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom;

2) vozila, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz.

DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE VOZILA IZDATE U SKLADU SA OVIM ČLANOM NE DOVODE U PITANJE DRUGE USLOVE POSTAVLJENE ŽELEZNIČKIM PREVOZNICIMA I UPRAVLJAČIMA INFRASTRUKTURE ZA EKSPLOATACIJU TIH VOZILA NA ODGOVARAJUĆOJ MREŽI KROZ ZAHTEVE ZA USPOSTAVLJANJE SISTEMA ZA UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU I POSEDOVANJEM ODGOVARAJUĆIH SERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI.

2. Dozvola za tip vozila

Član 23.

Tipovi svih vozila koja se registruju u Republici Srbiji, bilo kog proizvođača, moraju biti odobreni.

Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija ~~u formi rešenja~~ i na propisanom obrascu.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za tip vozila konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje dozvole iz stava 2. ovog člana plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 4. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za tip vozila.

~~Vozila koja odgovaraju odobrenom tipu moraju dobiti pojedinačne dozvole za korišćenje koje se izdaju na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa tim tipom vozila, koju je podneo podnosilac zahteva i obavljenog tehničkog pregleda vozila.~~

VOZILA KOJA ODGOVARAJU ODOBRENOM TIPU MORAJU DOBITI POJEDINAČNE DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE KOJE SE IZDAJU NA OSNOVU SPROVEDENOG POSTUPKA KOJIM SE VERIFIKUJE PRIPADNOST ODOBRENOM TIPU I DEKLARACIJE O USAGLAŠENOSTI SA ODOBRENIM TIPOM VOZILA.

U slučaju izmena odgovarajućih odredaba u JTP/TSI TSI i nacionalnim železničkim tehničkim propisima na osnovu kojih je tip vozila odobren Direkcija će odlučiti da li već izdata dozvola za tip ostaje važeća ili treba izdati novu.

Predmet provera u slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila odnosi se samo na delove propisa koji su promenjeni. Izdavanje novih dozvola za tip vozila ne utiče na dozvole za korišćenje vozila koje su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova vozila.

Ako podnosilac zahteva traži dozvolu za tip vozila i u drugim državama Direkcija sarađuje sa telima kojima su povereni poslovi vezani za bezbednost na železnici tih država u cilju pojednostavljenja postupka i smanjenja administrativnih poslova.

Postupak izdavanja dozvole za tip vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila propisuje Direkcija.

Obrazac dozvole za tip vozila namenjenog međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom ili francuskom ili nemačkom jeziku.

Tehnički pregled vozila

Član 24.

TEHNIČKI PREGLED VOZILA MORA SE OBAVITI PRE PUŠTANJA VOZILA U SAOBRAĆAJ.

Uslove koje moraju ispunjavati privredni subjekti koji obavljaju tehnički pregled vozila i način obavljanja tehničkog pregleda vozila propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 1. ovog člana izdaje Direkcija, u formi rešenja.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za organizacije koje obavljaju tehnički pregled vozila konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 2. ovog člana plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 4. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 2. ovog člana.

~~3. Dozvola za korišćenje podsistema i činilaca interoperabilnosti koji su usaglašeni sa JTP/TSI~~

3. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE PODSISTEMA KOJI SU USAGLAŠENI SA TSI

Član 25.

~~Dozvolu za korišćenje podsistema i činilaca interoperabilnosti koji su usaglašeni sa JTP/TSI, Direkcija izdaje ako je priložena dokumentacija o izvedenom postupku verifikacije podsistema u skladu sa članom 19. ovog zakona, odnosno ako je priložena dokumentacija o izvedenim postupcima ocene usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu u skladu sa članom 15. ovog zakona.~~

DOZVOLU ZA KORIŠĆENJE PODSISTEMA KOJI SU USAGLAŠENI SA TSI, DIREKCIJA IZDAJE AKO JE PRILOŽENA DOKUMENTACIJA O IZVEDENOM POSTUPKU VERIFIKACIJE PODSISTEMA U SKLADU SA ČLANOM 19. OVOG ZAKONA.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa JTP/TSI TSI

Član 26.

Tehničke karakteristike vozila koja se registruju u Republici Srbiji, moraju biti usaglašene sa relevantnim JTP/TSI TSI koji su na snazi i primenjuju se u trenutku njihovog puštanja u rad, pod uslovom da je značajan deo osnovnih zahteva dat u tim JTP/TSI TSI.

Dozvolu za korišćenje izdaje Direkcija na sledeći način:

1) ako je za sve strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o verifikaciji, dozvola se izdaje bez dodatnih provera;

2) ako je za vozilo priložena deklaracija o verifikaciji, u skladu sa članom 19. ovog zakona, Direkcija pre izdavanja dozvole proverava:

(1) tehničku usklađenost između relevantnih strukturnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa odredbama ~~člana 22. stav 3.~~ ČLANA 18. STAV 1. ovog zakona,

(2) tehničku usklađenost između vozila i mreže na kojoj će saobraćati,

(3) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na otvorena pitanja,

(4) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na posebne slučajeve koji su definisani u odgovarajućim JTP/TSI TSI;

3) ako je podnosilac zahteva priložio deklaraciju o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

~~Pre izdavanja dozvole za korišćenje mora se obaviti tehnički pregled vozila.~~

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.

Dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usaglašena sa JTP/TSI TSI

Član 27.

Vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, koja su potpuno usaglašena sa svim ~~JTP/TSI~~ TSI koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet posebnih slučajeva i otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa ~~JTP/TSI~~ TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim JTP/TSI TSI.

Za vučna vozila iz stava 1. ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa ~~JTP/TSI~~ TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim JTP/TSI TSI, Direkcija izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Republici Srbiji.

Rešenje o odbijanju izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila u Republici Srbiji konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

~~Pre izdavanja dozvola iz stava 2. ovog člana, izdaje se dozvola za tip vozila u skladu sa odredbama člana 23. ovog zakona.~~

~~Podnosilac zahteva dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu i tipu vozila i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Republike Srbije koja sadrži:~~

~~1) dokumentaciju potrebnu za odobrenje tipa vozila;~~

~~2) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;~~

~~3) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u državi porekla;~~

~~4) primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima,~~

~~informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, sve dok te informacije nisu harmonizovane sa odgovarajućim JTP/TSI;~~

~~5) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;~~

~~6) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.~~

PODNOŠILAC ZAHTEVA DOSTAVLJA DIREKCIJI TEHNIČKU DOKUMENTACIJU O VOZILU I NJEGOVOG PREDVIĐENOM KORIŠĆENJU NA MREŽI REPUBLIKE SRBIJE KOJA SADRŽI:

1) DOKAZ DA JE VOZILO DOBILLO DOZVOLU ZA KORIŠĆENJE U DRŽAVI POREKLA;

2) PRIMERAK TEHNIČKE DOKUMENTACIJE O VOZILU KOJA PRATI DEKLARACIJU O VERIFIKACIJI, ŠTO UKLJUČUJE, U SLUČAJU VOZILA OPREMLJENIH REGISTRUJUĆIM UREĐAJIMA, INFORMACIJE O POSTUPKU PRIKUPLJANJA PODATAKA SA OMOGUĆAVANJEM ČITANJA I PROCENE, SVE DOK TE INFORMACIJE NISU USKLAĐENE SA ODGOVARAJUĆIM TSI;

3) EVIDENCIJE KOJE PRIKAZUJU ISTORIJU ODRŽAVANJA VOZILA I, PO POTREBI, TEHNIČKE IZMENE IZVRŠENE NAKON DOBIJANJA DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE;

4) DOKAZE O TEHNIČKIM I EKSPLOATACIONIM KARAKTERISTIKAMA KOJI POKAZUJU DA JE VOZILO USKLAĐENO SA INFRASTRUKTUROM I STABILNIM POSTROJENJIMA, UKLJUČUJUĆI KLIMATSKE USLOVE, SISTEM NAPAJANJA ENERGIJOM, SISTEM KONTROLE, UPRAVLJANJA I SIGNALIZACIJE, ŠIRINU KOLOSEKA I PROFILE, MAKSIMALNU DOPUŠTENU MASU PO OSOVINI I OSTALA OGRANIČENJA MREŽE.

Direkcija pri odlučivanju o podnetom zahtevu proverava:

1) tehničku usklađenost vozila i mreže, uključujući nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja u cilju obezbeđenja te usklađenosti;

2) upotrebu nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju na posebne slučajeve koji su definisani u ~~JTP/TSI~~ TSI.

Direkcija može zahtevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje testova na mreži radi provere elemenata iz stava 6. ovog člana.

Direkcija će sa podnosiocem zahteva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih testova na mreži. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje testova u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.

~~Pre izdavanja dozvole za korišćenje mora se obaviti tehnički pregled vozila.~~

Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2. ovog člana:

1) dva meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;

2) mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole za korišćenje u roku iz stava 10. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje posle tri

meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.

~~4. Dozvola za korišćenje podsistema koji nisu usaglašeni
sa JTP/TSI i elemenata podsistema na koje se primenjuju
nacionalni železnički tehnički propisi~~

4. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE PODSISTEMA KOJI NISU USAGLAŠENI SA
TSI

Član 28.

~~Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa relevantnim JTP/TSI važećim u trenutku njihovog puštanja u rad, uključujući i podsisteme za koje važe odstupanja, ili gde značajan deo osnovnih zahteva nije naveden u jednoj ili više JTP/TSI, kao i elemenata podsistema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi, ako su ispunjeni sledeći uslovi:~~

~~1) podsistemi ili elementi podsistema usklađeni su sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima i srpskim i granskim standardima iz oblasti železničkog saobraćaja, odnosno UIC propisima i evropskim normama ukoliko za neki podsistem ili njihove elemente ne postoje nacionalni železnički tehnički propisi i standardi;~~

~~2) podsistemi ili elementi podsistema ispunjavaju osnovne zahteve koji se na njih odnose;~~

~~3) priložena je dokumentacija o sprovedenom postupku verifikacije strukturnih podsistema, odnosno postupaka ocene usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata podsistema.~~

~~Dozvola iz stava 1. ovog člana koja se odnosi na vozila važi samo na mreži Republike Srbije.~~

~~Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa JTP/TSI i elemenata podsistema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.~~

~~Direkcija sprovodi ocenu usaglašenosti i ocenu pogodnosti za upotrebu elemenata podsistema iz stava 1. ovog člana na način propisan aktom iz člana 15. stav 8. ovog zakona, verifikaciju podsistema iz stava 1. ovog člana na način propisan članom 20. ovog zakona i odobrava program eksploatacionog ispitivanja.~~

~~Za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i izdavanje sertifikata o pogodnosti za upotrebu elemenata podsistema i za izdavanje sertifikata o verifikaciji podsistema iz stava 1. ovog člana plaća se taksa.~~

~~Visine taksi iz stava 5. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.~~

~~Direkcija donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja.~~

~~Direkcija propisuje postupak izrade, donošenja i objavljivanja standarda iz oblasti železničkog saobraćaja.~~

~~DIREKCIJA IZDAJE DOZVOLU ZA KORIŠĆENJE STRUKTURNIH
PODSISTEMA KOJI NISU USAGLAŠENI SA RELEVANTNIM TSI VAŽEĆIM U
TRENUTKU NJIHOVOG PUŠTANJA U RAD, UKLJUČUJUĆI I PODSISTEME ZA~~

KOJE VAŽE Odstupanja, ILI GDE ZNAČAJAN DEO OSNOVNIH ZAHTEVA NIJE NAVEDEN U JEDNOJ ILI VIŠE TSI, AKO SU ISPUNJENI SLEDEĆI USLOVI:

1) PODSISTEMI SU USKLAĐENI SA NACIONALNIM ŽELEZNIČKIM TEHNIČKIM PROPISIMA I SRPSKIM I GRANSKIM STANDARDIMA IZ OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA, ODNOSNO UIC PROPISIMA I EVROPSKIM NORMAMA UKOLIKO ZA NEKI PODSISTEM NE POSTOJE NACIONALNI ŽELEZNIČKI TEHNIČKI PROPISI I STANDARDI;

2) PODSISTEMI ISPUNJAVAJU OSNOVNE ZAHTEVE KOJI SE NA NJIH ODNOSU;

3) PRILOŽENA JE DOKUMENTACIJA O SPROVEDENOM POSTUPKU VERIFIKACIJE STRUKTURNIH PODSISTEMA.

DOZVOLA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA KOJA SE ODNOSI NA VOZILA VAŽI SAMO NA MREŽI REPUBLIKE SRBIJE.

REŠENJE O ODBIJANJU IZDAVANJA DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE STRUKTURNIH PODSISTEMA KOJI NISU USAGLAŠENI SA TSI KONAČNO JE U UPRAVNOM POSTUPKU I PROTIV NJEGA SE MOŽE POKRENUTI SPOR PRED UPRAVNIM SUDOM.

IMENOVANO TELO SPROVODI VERIFIKACIJU PODSISTEMA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA NA NAČIN PROPISAN ČLANOM 20. OVOG ZAKONA.

DO IMENOVANJA TELA ZA OCENU USAGLAŠENOSTI, POSLOVE IMENOVANOG TELA IZ OVOG ČLANA OBAVLJAĆE DIREKCIJA.

Dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa JTP/TSI

TSI

Član 29.

Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Republici Srbiji i na koja se primenjuju odredbe člana 11. stav 2. ovog zakona izdaje Direkcija, ako je podnosilac zahteva priložio:

1) deklaraciju o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila;

2) dokumentaciju o izvedenom postupku verifikacije svih strukturnih podsistema vozila u skladu sa članom 19. ovog zakona u odnosu na tehničke zahteve JTP/TSI TSI (ako isti postoje) i u odnosu na tehničke zahteve nacionalnih železničkih tehničkih propisa.

~~Parametri koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa JTP/TSI propisani su COTIF.~~

PARAMETRE KOJE JE POTREBNO PROVERITI U VEZI SA IZDAVANJEM DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE VOZILA KOJA NISU USAGLAŠENA SA TSI PROPISAĆE DIREKCIJA.

~~Pre izdavanja dozvole za korišćenje mora se obaviti tehnički pregled vozila.~~

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.

*Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena
sa JTP/TSI TSI*

Član 30.

~~Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nisu usaglašena sa JTP/TSI, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji. Dodatnu dozvolu izdaje Direkcija na način iz člana 22. stav 1. ovog zakona.~~

~~Rešenje o odbijanju izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa JTP/TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.~~

~~Pre izdavanja dozvole iz stava 1. ovog člana izdaje se dozvola za tip vozila.~~

~~Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila zajedno sa podacima o planiranom korišćenju na mreži Republike Srbije.~~

~~Dokumentacija iz stava 4. ovog člana sadrži:~~

- ~~1) dokumentaciju potrebnu za odobrenje tipa vozila;~~
- ~~2) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;~~
- ~~3) dokaze da je korišćenje vozila odobreno u državi gde je registrovano zajedno sa dokumentacijom o primenjenom postupku da bi se pokazalo da vozilo zadovoljava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o odstupanjima korišćenim ili odobrenim u skladu sa članom 11. stav 1. ovog zakona;~~
- ~~4) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene;~~
- ~~5) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;~~
- ~~6) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže.~~

~~Parametri koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa JTP/TSI propisani su COTIF.~~

~~Dokazi iz stava 5. tač. 3) i 4) ovog člana mogu se osporiti jedino ako Direkcija dokaže postojanje značajnog rizika za bezbednost.~~

~~Direkcija može zahtevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje testova na mreži kako bi se proverilo da li je dokumentacija iz stava 5. tač. 5) i 6) ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.~~

~~Direkcija će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih testova. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje testova u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.~~

~~Pre izdavanja dozvole za korišćenje mora se obaviti tehnički pregled vozila.~~

~~Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana:~~

- ~~1) četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;~~

~~2) dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.~~

~~Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana, u roku iz stava 11. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.~~

VOZILA KOJA SU ODOBRENA ZA KORIŠĆENJE U DRUGIM DRŽAVAMA, A KOJA NISU USAGLAŠENA SA TSI, MORAJU IMATI DODATNU DOZVOLU ZA KORIŠĆENJE U REPUBLICI SRBIJI. DODATNU DOZVOLU IZDAJE DIREKCIJA NA NAČIN IZ ČLANA 22. STAV 1. OVOG ZAKONA.

REŠENJE O ODBIJANJU IZDAVANJA DODATNE DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE VOZILA KOJA NISU USAGLAŠENA SA TSI KONAČNO JE U UPRAVNOM POSTUPKU I PROTIV NJEGA SE MOŽE POKRENUTI SPOR PRED UPRAVNIM SUDOM.

PODNOŠILAC ZAHTEVA ZA IZDAVANJE DOZVOLE IZ STAVA 1. OVOG ČLANA DOSTAVLJA DIREKCIJI TEHNIČKU DOKUMENTACIJU O VOZILU ZAJEDNO SA PODACIMA O PLANIRANOM KORIŠĆENJU NA MREŽI REPUBLIKE SRBIJE.

DOKUMENTACIJA IZ STAVA 3. OVOG ČLANA SADRŽI:

1) DOKAZE DA JE KORIŠĆENJE VOZILA ODOBRENO U DRŽAVI GDE JE REGISTROVANO ZAJEDNO SA DOKUMENTACIJOM O PRIMENJENOM POSTUPKU DA BI SE POKAZALO DA VOZILO ZADOVOLJAVA VAŽEĆE BEZBEDNOSNE ZAHTEVE, UKLJUČUJUĆI, PO POTREBI, INFORMACIJE O KORIŠĆENIM ILI ODOBRENIM ODSUPANJIMA;

2) TEHNIČKE PODATKE, PROGRAM ODRŽAVANJA I EKSPLOATACIONE KARAKTERISTIKE, ŠTO UKLJUČUJE, U SLUČAJU VOZILA OPREMLJENIH REGISTRUJUĆIM UREĐAJIMA, INFORMACIJE O POSTUPKU PRIKUPLJANJA PODATAKA, SA OMOGUĆAVANJEM ČITANJA I PROCENE;

3) EVIDENCIJE KOJE PRIKAZUJU ISTORIJU ODRŽAVANJA VOZILA I, PO POTREBI, TEHNIČKE IZMENE IZVRŠENE NAKON DOBIJANJA DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE;

4) DOKAZE O TEHNIČKIM I EKSPLOATACIONIM KARAKTERISTIKAMA KOJI POKAZUJU DA JE VOZILO USKLAĐENO SA INFRASTRUKTUROM I STABILNIM POSTROJENJIMA, UKLJUČUJUĆI KLIMATSKE USLOVE, SISTEM NAPAJANJA ENERGIJOM, SISTEM KONTROLE, UPRAVLJANJA I SIGNALIZACIJE, ŠIRINU KOLOSEKA I PROFILE, MAKSIMALNU DOPUŠTENU MASU PO OSOVINI I DRUGA OGRANIČENJA MREŽE.

PARAMETRE KOJE JE POTREBNO PROVERITI U VEZI SA IZDAVANJEM DODATNE DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE VOZILA KOJA NISU USAGLAŠENA SA TSI PROPISAĆE DIREKCIJA.

DOKAZI IZ STAVA 4. TAČ. 1) I 2) OVOG ČLANA MOGU SE OSPORITI JEDINO AKO DIREKCIJA DOKAŽE POSTOJANJE ZNAČAJNOG RIZIKA ZA BEZBEDNOST.

DIREKCIJA MOŽE ZAHTEVATI DODATNE INFORMACIJE, ANALIZE RIZIKA ILI SPROVOĐENJE TESTOVA NA MREŽI KAKO BI SE PROVERILO DA LI JE DOKUMENTACIJA IZ STAVA 4. TAČ. 3) I 4) OVOG ČLANA U SKLADU SA VAŽEĆIM NACIONALNIM ŽELEZNIČKIM TEHNIČKIM PROPISIMA.

DIREKCIJA ĆE, NAKON KONSULTACIJE SA PODNOSIOCEM ZAHTEVA, ODREDITI OBIM I SADRŽINU DODATNIH INFORMACIJA, ANALIZE RIZIKA I POTREBNIH TESTOVA. UPRAVLJAČ JE DUŽAN DA, NAKON KONSULTACIJE SA PODNOSIOCEM ZAHTEVA, OBEZBEDI IZVRŠENJE TESTOVA U ROKU OD TRI MESECA OD PODNOŠENJA ZAHTEVA.

DIREKCIJA ODLUČUJE O IZDAVANJU DOZVOLE IZ STAVA 1. OVOG ĆLANA:

1) ĆETIRI MESECA NAKON DOSTAVLJANJA DOKUMENATA IZ STAVA 4. OVOG ĆLANA;

2) DVA MESECA PO PODNOŠENJU DODATNIH INFORMACIJA ILI ANALIZE RIZIKA ILI REZULTATA EKSPLOATACIONOG ISPITIVANJA.

UKOLIKO DIREKCIJA NE ODLUĆI O IZDAVANJU DOZVOLE IZ STAVA 1. OVOG ĆLANA, U ROKU IZ STAVA 11. OVOG ĆLANA, SMATRAĆE SE DA JE VOZILO DOBILA DOZVOLU POSLE TRI MESECA OD ISTEKA TOG ROKA. OVO VOZILO MOĆE SE KORISTITI SAMO NA MREĆI KOJA JE NAVEDENA U ZAHTEVU ZA IZDAVANJE DOZVOLE.

Izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila

Ćlan 31.

Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:

1) za polovna vozila uvezena iz inostranstva koja su usaglašena sa ~~JTP/TSI~~ TSI, osim ako ne podleću odredbama Ćlana 27. STAV 2. ovog zakona;

2) za vozila odobrena u drugim drćavama pre stupanja na snagu odgovarajućih ~~JTP/TSI~~ TSI koja:

(1) nose oznaku RIC ili RIV,

(2) su odobrena za saobraćaj i obelećena u skladu sa vaćećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima izmeću ųeleznićkih prevoznika iz Republike Srbije i ųeleznićkih prevoznika iz drugih drćava;

3) za polovna vozila iz taćke 2) ovog Ćlana koja se uvoze iz inostranstva.

Izмене sporazuma iz stava 1. taćka 2) podtaćka (2) ovog Ćlana i pripremu novih sporazuma kojima se urećuje konstrukcija, priznavanje dozvola za korišćenje i upotreba vozila izmeću zainteresovanih drćava vrši Direkcija.

~~Vozila iz stava 1. tać. 1) i 3) ovog Ćlana podleću obavezi odobrenja tipa i vršenju tehnićkog pregleda pre registracije u Republici Srbiji.~~

VOZILA IZ ĆLANA 27. STAV 2. I VOZILA IZ STAVA 1. TAĆKA 2) PODTAĆKA (2) OVOG ĆLANA KOJA SE KAO POLOVNA UVOZE IZ INOSTRANSTVA PODLEĆU OBAVEZI ODOBRENJA TIPa PRE REGISTRACIJE U REPUBLICI SRBIJI.

~~Obnavljanje ili unaprećenje strukturnog podsistema, Ćinioca interoperabilnosti i elementa podsistema~~

OBNAVLJANJE ILI UNAPREĆENJE STRUKTURNOG PODSISTEMA

Ćlan 32.

~~U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema, činioca interoperabilnosti ili elementa podsistema, naručilac ili proizvođač dostavlja Direkciji kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta, a Direkcija odlučuje, uzimajući u obzir strategiju implementacije navedene u relevantnim JTP/TSI, da li obim radova zahteva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema, činioca interoperabilnosti ili elementa podsistema ili novu dozvolu za tip vozila.~~

U SLUČAJU OBNOVE ILI UNAPREĐENJA STRUKTURNOG PODSISTEMA NARUČILAC ILI PROIZVOĐAČ DOSTAVLJA DIREKCIJI KOMPLETNU DOKUMENTACIJU SA OPISOM PROJEKTA, A DIREKCIJA ODLUČUJE, UZIMAJUĆI U OBZIR STRATEGIJU IMPLEMENTACIJE NAVEDENE U RELEVANTNIM TSI, DA LI OBIM RADOVA ZAHTEVA NOVU DOZVOLU ZA KORIŠĆENJE STRUKTURNOG PODSISTEMA ILI NOVU DOZVOLU ZA TIP VOZILA.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbednosti tog podsistema, A DIREKCIJA ODLUČUJE U KOJOJ MERI JE POTREBANO PRIMENITI TSI NA PREDMETNI PODSISTEM.

U slučaju iz stava 1. ovog člana Direkcija je dužna da odluči najkasnije četiri meseca nakon što naručilac ili proizvođač dostavi kompletnu dokumentaciju.

~~Ako je izdata nova dozvola, a prilikom njenog izdavanja nisu primenjeni u potpunosti JTP/TSI, Direkcija prijavljuje sledeće informacije Evropskoj komisiji:~~

- ~~1) razlog zbog kojeg JTP/TSI nisu u potpunosti primenjeni;~~
- ~~2) tehničke karakteristike primenjene umesto JTP/TSI;~~
- ~~3) tela koja su u slučaju tih karakteristika nadležna za verifikaciju podsistema.~~

AKO JE IZDATA NOVA DOZVOLA, A PRILIKOM NJENOG IZDAVANJA NISU PRIMENJENI U POTPUNOSTI TSI, DIREKCIJA DOSTAVLJA INFORMACIJE EVROPSKOJ KOMISIJI O:

- 1) RAZLOZIMA ZBOG KOJIH TSI NISU U POTPUNOSTI PRIMENJENI;
- 2) TEHNIČKIM KARAKTERISTIKAMA PRIMENJENIM UMEŠTO TSI;
- 3) TELIMA KOJA SU U SLUČAJU TIH KARAKTERISTIKA NADLEŽNA ZA VERIFIKACIJU PODSISTEMA.

5. Oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila

Član 33.

Direkcija oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi:

- 1) da železničko vozilo više nije u skladu sa:
 - (1) ~~JTP/TSI~~ TSI ili nacionalnim železničkim tehničkim propisima,
 - (2) odobrenim odstupanjima u skladu sa članom 11. ovog zakona,
 - (3) propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID;

2) da imalac nije ispunio zahtev Direkcije da ispravi nedostatke u propisanom roku;

3) da se ne poštuju uslovi ili ograničenja iz člana 22. stav 5. ovog zakona.

Direkcija suspenduje dozvolu za korišćenje ukoliko se:

1) nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi da se održavanje železničkog vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, JTP/TSI TSI, nacionalnim železničkim tehničkim propisima, propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID ili ukoliko se ne poštuju propisani rokovi za održavanje;

2) u slučaju teškog oštećenja železničkog vozila ne ispuni nalog Direkcije za stavljanje vozila na uvid.

Dozvola za korišćenje će biti suspendovana do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje iste.

Rešenje o oduzimanju, odnosno suspenziji dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Dozvola za korišćenje postaje nevažeća ukoliko je železničko vozilo povučeno iz saobraćaja (kasacija vozila i sl.).

O povlačenju iz saobraćaja imalac vozila obaveštava Direkciju bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od povlačenja.

Odredbe st. 1, 2. i 4. ovog člana shodno se primenjuju i na dozvolu za tip vozila.

IV. REGISTRI ŽELEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE

2. Registar odobrenih tipova železničkih vozila

Član 35.

~~OTIF vodi registar tipova vozila odobrenih u državama ugovornicama.~~

~~Direkcija dostavlja Generalnom sekretaru OTIF podatke o svim odobrenim tipovima vozila u Republici Srbiji.~~

~~OTIF I EVROPSKA ŽELEZNIČKA AGENCIJA VODE REGISTAR TIPOVA VOZILA ODOBRENIH U DRŽAVAMA ČLANICAMA.~~

~~DIREKCIJA DOSTAVLJA GENERALNOM SEKRETARU OTIF I EVROPSKOJ ŽELEZNIČKOJ AGENCIJI PODATKE O SVIM ODOBRENIM TIPOVIMA VOZILA U REPUBLICI SRBIJI.~~

3. Registar infrastrukture

Član 36.

Direkcija vodi i objavljuje Registar infrastrukture.

Registar infrastrukture sadrži glavne karakteristike svakog podsistema ili dela podsistema (npr. osnovne parametre) i njihovu povezanost sa karakteristikama navedenim u odgovarajućim JTP/TSI TSI.

~~UJP/TSI~~ TSI propisuje podatke koje mora da sadrži Registar infrastrukture.

~~OTIF~~ DIREKCIJA propisuje specifikacije Registra infrastrukture.

Upravljač dostavlja Direkciji podatke za Registar infrastrukture i odgovoran je za njihovu ažurnost.

V. UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

2. Zajednički pokazatelji bezbednosti

Član 38.

Zajednički pokazatelji bezbednosti (u daljem tekstu: ZPB) su sredstva za procenu nivoa bezbednosti u železničkom saobraćaju.

Da bi se omogućila procena ostvarenosti zajedničkih ciljeva bezbednosti i omogućilo praćenje opšteg razvoja bezbednosti na železnici, Direkcija prikuplja informacije o ZPB putem godišnjih izveštaja o bezbednosti upravljača i železničkog prevoznika.

Upravljač i železnički prevoznik dužni su da svake godine, najkasnije do 30. juna, dostave Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu.

Godišnji izveštaj o bezbednosti obuhvata:

- 1) informacije o ostvarivanju bezbednosnih ciljeva i o rezultatima bezbednosnih planova;
- 2) praćenje i analizu ZPB, u meri u kojoj je to relevantno za podnosioca izveštaja;
- 3) rezultate interne kontrole bezbednosti;
- 4) primedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju železničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom ~~koji mogu biti od značaja za Direkciju.~~

ZPB prema kojima upravljač i železnički prevoznik sastavljaju izveštaj iz stava 2. ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća, propisuje Direkcija.

Direkcija objavljuje godišnji izveštaj o svojim aktivnostima za prethodnu godinu i dostavlja ga Ministru najkasnije do 30. septembra tekuće godine.

Izveštaj sadrži podatke o:

- 1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB;
- 2) važnim promenama u zakonodavstvu i regulisanju bezbednosti na železnici;
- 3) unapređenju postupka sertifikacije o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbednosti za prevoz;
- 4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem i železničkim prevoznikom.

Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Evropskoj železničkoj agenciji najkasnije do 30. septembra tekuće godine.

Ukoliko se nakon dostavljanja izveštaja iz stava 6. ovog člana otkriju nove činjenice ili greške, Direkcija je dužna da pokazatelje koji se odnose na određenu godinu dopuni ili ispravi prvom prilikom, a najkasnije u sledećem godišnjem izveštaju.

DIREKCIJA BLIŽE PROPISUJE ELEMENTE IZVEŠTAJA IZ ST. 3 I 6. OVOG ČLANA.

3. Zajedničke bezbednosne metode

Član 39.

Zajedničke bezbednosne metode propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, putem definisanja:

1) Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika;

2) Zajedničkih bezbednosnih metoda za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje obuhvataju:

(1) postupke za ocenu ispunjenosti zahteva podnetih od strane upravljača, odnosno železničkih prevoznika, za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,

(2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,

(3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, nakon što je izdat sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz;

3) Zajednička bezbednosna metoda za nadzor bezbednosnog učinka nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili za upravljanje železničkom infrastrukturom;

4) Zajednička bezbednosna metoda za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.

Zajednička bezbednosna metoda za procenu i ocenu rizika primenjuje se u slučaju bilo kakve značajne promene u železničkom sistemu koja može imati uticaja na bezbednost železničkog saobraćaja. Ove promene mogu biti tehničke, eksploatacione ili organizacione prirode. Zajednička bezbednosna metoda za procenu i ocenu rizika je sastavni deo sistema za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika.

Ako se značajne promene odnose na strukturne podsisteme, Zajednička bezbednosna metoda za procenu i ocenu rizika primeniće se:

1) ako procenu i ocenu rizika zahteva odgovarajući ~~JTP/TSI~~ TSI, u kom slučaju se u ~~JTP/TSI~~ TSI navodi koji delovi Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika će se primeniti;

2) u cilju provere bezbedne integracije strukturnih podsistema u postojeći sistem, u skladu sa članom 22. ovog zakona.

Predlagač značajne promene može biti:

1) upravljač ili železnički prevoznik, u okviru mera iz člana 37. stav 2. ovog zakona;

2) naručilac ili proizvođač, kada podnose zahtev za verifikaciju podsistema, u skladu sa članom 19. ovog zakona;

3) podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje vozila;

4) lice zaduženo za održavanje.

Predlagač značajne promene sprovodi Zajedničku bezbednosnu metodu za procenu i ocenu rizika.

Nezavisnu ocenu pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i rezultata te primene sprovodi akreditovano telo ili ~~telo koje ispunjava uslove propisane tom metodom i koje je kao takvo rešenjem, a po zahtevu tog tela, određeno od strane Direkcije.~~

~~Za izdavanje rešenja iz stava 6. ovog člana plaća se taksa.~~

DIREKCIJA MOŽE OBAVLJATI NEZAVISNU OCENU PRAVILNE PRIMENE ZAJEDNIČKE BEZBEDNOSNE METODE ZA PROCENU I OCENU RIZIKA I REZULTATA TE PRIMENE U SLEDEĆIM SLUČAJEVIMA:

1) IZDAVANJE DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE VOZILA;

2) IZDAVANJE DODATNE DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE VOZILA;

3) AŽURIRANJE SERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI ZA PREVOZ ZBOG PROMENE VRSTE I OBIMA POSLOVANJA ŽELEZNIČKOG PREVOZNIKA;

4) AŽURIRANJE SERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM ZBOG ZNATNIH IZMENA INFRASTRUKTURE, SIGNALIZACIJE ILI NAPAJANJA ENERGIJOM ILI NAČINA EKSPLOATACIJE I ODRŽAVANJA INFRASTRUKTURE;

5) REVIDIRANJE SERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI ZA PREVOZ I SERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM POSLE ZNATNIH PROMENA U PROPISIMA O BEZBEDNOSTI.

ZA OCENU PRAVILNE PRIMENE ZAJEDNIČKE BEZBEDNOSNE METODE ZA PROCENU I OCENU RIZIKA I REZULTATA TE PRIMENE KOJU SPROVODI DIREKCIJA PLAĆA SE TAKSA.

Visinu takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Rešenje o odbijanju zahteva iz stava 6. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Telo za ocenu rizika izdaje predlagaču izveštaj o oceni bezbednosti, na osnovu koga predlagač odlučuje o prihvatanju značajne promene.

Izveštaji o oceni bezbednosti izdati u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF važe u Republici Srbiji pod sledećim uslovima:

1) da je ocena rizika izvršena u skladu sa Zajedničkom bezbednosnom metodom za procenu i ocenu rizika;

2) da je primenu metode iz tačke 1) ovog stava ocenilo telo za ocenu rizika;

3) da je značajna promena u železničkom sistemu prihvaćena od strane predlagača iz stava 4. ovog člana;

4) da će se deo železničkog sistema koristiti u Republici Srbiji pod istim funkcionalnim, eksploatacionim, topografskim i klimatskim uslovima;

5) da su primenjeni isti kriterijumi za prihvatanje rizika kao što se primenjuju u Republici Srbiji.

Kontrola primene zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika čini sastavni deo periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika.

Zajedničke bezbednosne metode iz stava 1. tačka 2) ovog člana primenjuje Direkcija u postupku izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Zajedničku bezbednosnu metodu iz stava 1. tačka 3) ovog člana primenjuje Direkcija u cilju nadzora nad primenom sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, kao i nadzora nad primenom zajedničke bezbednosne metode iz stava 1. tačka 4) ovog člana od strane železničkog prevoznika, upravljača i lica zaduženog za održavanje.

Zajedničku bezbednosnu metodu iz stava 1. tačka 4) ovog člana primenjuju železnički prevoznik i upravljač nakon dobijanja sertifikata o bezbednosti za prevoz, odnosno sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, kao i lice zaduženo za održavanje.

Zajedničku bezbednosnu metodu iz stava 1. tačka 1) ovog člana propisuje OTIF, a zajedničke bezbednosne metode iz stava 1. tač. 2), 3) i 4) ovog člana propisuje Direkcija.

Shodno usvojenim i revidiranim zajedničkim bezbednosnim metodama donose se potrebne izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost.

Upravljač i železnički prevoznik dužni su da u godišnjem izveštaju iz člana 38. stav 3. ovog zakona opišu i svoja iskustva u vezi primene metoda iz stava 1. tač. 1) i 4) ovog člana.

Direkcija će u svoj godišnji izveštaj iz člana 38. stav 6. ovog zakona uključiti i iskustva predlagača, železničkog prevoznika i upravljača, kao i sopstvena iskustva u vezi primene metoda iz stava 1. tač. 1), 3) i 4) ovog člana.

5. Prijavljivanje nacionalnih propisa za bezbednost

Član 41.

Direkcija je dužna da na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise za bezbednost kako bi isti bili na raspolaganju upravljaču, železničkom prevozniku i podnosiocima zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji važeće nacionalne propise za bezbednost:

1) u vezi sa postojećim nacionalnim bezbednosnim ciljevima i bezbednosnim metodama;

2) koji definišu zahteve za sisteme bezbednog upravljanja, kao i zahteve za sertifikat o bezbednosti za prevoz;

3) koji određuju zahteve za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmenjenih železničkih vozila, koji još nisu obuhvaćeni u ~~JTP/TSI~~ TSI, s tim da prijava mora sadržati propise za razmenu vozila između železničkih prevoznika, sisteme registracije i zahteve u pogledu postupaka proba;

4) koji obuhvataju zajedničke operativne propise za železničke mreže koje još nisu obuhvaćene u ~~JTP/TSI~~ TSI, što obuhvata i pravila u vezi sa sistemom signalizacije i vođenja saobraćaja;

5) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik;

6) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u ~~JTP/TSI~~ TSI;

7) koji uređuju istragu nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA.

U prijavi iz stava 2. ovog člana navodi se oblast primene propisa, osnovni sadržaj propisa sa upućivanjem na pravne tekstove, forma propisa i ko je nadležan za njihovo objavljivanje.

Direkcija obaveštava Evropsku komisiju o svakoj izmeni nacionalnih propisa za bezbednost i o svakom novom nacionalnom propisu za bezbednost koji se eventualno donosi, izuzev ako se propis u celini odnosi na izvođenje ~~JTP/TSI~~ TSI.

Ako se namerava, po prihvatanju ZBC, izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost koji zahteva viši nivo bezbednosti od ZBC ili izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost koji može uticati na rad železničkih prevoznika iz drugih država na teritoriji Republike Srbije, Direkcija će blagovremeno konsultovati sve zainteresovane strane.

Direkcija dostavlja Evropskoj komisiji nacrt nacionalnog propisa za bezbednost na razmatranje zajedno sa razlozima njegovog donošenja.

Ako Evropska komisija obavesti Republiku Srbiju da smatra da nacrt propisa za bezbednost nije u skladu sa zajedničkim bezbednosnim metodama ili bar sa ostvarivanjem ZBC, ili smatra da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja prevoza železnicom između država članica Evropske unije, onda se privremeno zaustavlja donošenje, početak važenja ili primena propisa, dok se, u roku od šest meseci ne donese konačna odluka.

Ako Evropska komisija usvoji odgovarajuću odluku kojom utvrđuje da nacrt propisa za bezbednost nije u skladu sa zajedničkim bezbednosnim metodama, ili sa postizanjem bar ZBC, ili da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije, ili prikrivenog ograničavanja prevoza između država članica Evropske unije u železničkom saobraćaju, onda Direkcija preduzima sve što je potrebno da se ova odluka izvrši.

6. Sistem upravljanja bezbednošću

Član 42.

Upravljač i železnički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbednošću, koji ima za cilj da se bar dostignu ZBC za železnički sistem u celini. Sistem za upravljanje bezbednošću mora biti usklađen sa prijavljenim nacionalnim propisima za bezbednost i sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u ~~JTP/TSI~~ TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe zajedničkih bezbednosnih metoda.

Sistem za upravljanje bezbednošću mora da ispuni zahteve i da sadrži elemente, propisane ovim zakonom, koji su u skladu sa karakterom, obimom i vrstom delatnosti koje se obavljaju u železničkom saobraćaju.

Sistemom iz stava 2. ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa delatnošću upravljača ili železničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga

održavanja, snabdevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizike koji se javljaju usled aktivnosti trećih lica.

Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir efekte delatnosti različitih železničkih prevoznika na mreži, pa u skladu sa tim mora sadržati odredbe koje omogućuju železničkim prevoznicima obavljanje delatnosti u skladu sa ~~JTP/TSI~~ TSI i nacionalnim propisima za bezbednost, kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbednosti za prevoz. Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir i koordinaciju hitnih postupaka sa svim železničkim prevoznicima u vanrednim situacijama.

Svi bitni delovi sistema za upravljanje bezbednošću moraju biti dokumentovani, a posebno mora biti opisana raspodela odgovornosti u okviru organizacije upravljača ili železničkog prevoznika, način obezbeđenja kontrole od strane rukovodstva na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbednošću.

Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću su:

1) politika bezbednosti koju je odobrio direktor upravljača ili železničkog prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima;

2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili železničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje tih ciljeva;

3) postupci za osiguravanje poštovanja standarda i drugih propisanih zahteva tokom čitavog veka upotrebe opreme i u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih propisanih zahteva utvrđenih u jednom od sledećih dokumenata:

(1) ~~JTP/TSI~~ TSI,

(2) nacionalnim propisima za bezbednost,

(3) drugim relevantnim propisima,

(4) odlukama nadležnih organa;

4) postupci i metode za sprovođenje ocene rizika i primenu mera kontrole rizika uvek kada promena u uslovima eksploatacije ili uvođenje novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili eksploataciju;

5) obezbeđivanje programa obuke zaposlenih i održavanja stručne osposobljenosti zaposlenih, kao i odgovarajuće izvršavanje poslova;

6) praktična rešenja za obezbeđivanje informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;

7) postupci i obrasci za objavljivanje informacija o bezbednosti i utvrđivanje postupka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbednosti;

8) postupci kojima se obezbeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, ~~incidenata~~, NEZGODA, izbegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mera;

9) obezbeđivanje planova za delovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama, prethodno dogovorenih sa odgovarajućim državnim organima;

10) odredbe o periodičnoj internoj kontroli sistema za upravljanje bezbednošću.

Upravljač i železnički prevoznik, u okviru svog sistema za upravljanje bezbednošću, donose interna akta kojima se uređuju postupci iz stava 6. ovog člana.

Akta upravljača iz stava 7. ovog člana, koja se odnose na postupke koje moraju sprovoditi železnički prevoznici, moraju biti dostupna svim zainteresovanim železničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi.

Direkcija bliže propisuje elemente sistema za upravljanje bezbednošću.

Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću

Član 43.

Direkcija vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika, nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Nadzorom iz stava 1. ovog člana proverava se da li upravljač i železnički prevoznik primenjuju svoj sistem upravljanja bezbednošću i, po potrebi, nalaže se sprovođenje odgovarajućih mera.

Rešenje kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mera iz stava 2. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

~~Direkcija bliže propisuje nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.~~

Nadzor na licu mesta, u smislu stava 1. ovog člana, vrši ovlašćeno lice Direkcije.

VI. SERTIFIKAT O BEZBEDNOSTI ZA PREVOZ I SERTIFIKAT O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

1. Sertifikat o bezbednosti za prevoz

Pojam i sadržina

Član 44.

Železnički prevoznik mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz da bi mu se dozvolio pristup infrastrukturi.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz može da obuhvata celu mrežu ili njen određeni deo.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz predstavlja dokaz da je železnički prevoznik uspostavio sistem za upravljanje bezbednošću i da je u stanju da ispuni zahteve utvrđene u ~~JTP/TSI~~ TSI, nacionalnim propisima za bezbednost i drugim relevantnim propisima u cilju kontrole rizika i bezbednog odvijanja saobraćaja na mreži.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od:

1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika;

2) dela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je železnički prevoznik usvojio kako bi zadovoljio specifične zahteve propisane za bezbedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži; u te zahteve mogu biti uključeni primena TSI, nacionalnih propisa za bezbednost i internih propisa železničkog prevoznika, prihvatanje sertifikata zaposlenih i dozvola za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj železnički prevoznik.

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz – deo B koji se odnosi na mrežu podnosi se sledeće:

1) dokumentacija železničkog prevoznika o ~~JTP/TSI~~ TSI ili delovima ~~JTP/TSI~~ TSI i, gde je to relevantno, nacionalnim propisima za bezbednost, internim i drugim propisima koji se primenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila, kao i kako se osigurava njihovo poštovanje u sistemu za upravljanje bezbednošću;

2) dokumentacija železničkog prevoznika o različitim kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući u to i dokaze da isti ispunjavaju uslove ~~JTP/TSI~~ TSI ili nacionalnih propisa za bezbednost i da poseduju potrebne dozvole i sertifikate;

3) dokumentacija železničkog prevoznika o različitim vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove ~~JTP/TSI~~ TSI ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje.

Dokumentacija u vezi elemenata koji su u skladu sa ~~JTP/TSI~~ TSI i uslovima interoperabilnosti podnosi se u sažetoj formi.

U sertifikatu o bezbednosti za prevoz navode se vrsta i obim poslova železničkog prevoznika na koje se sertifikat odnosi.

Sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz

Član 45.

Imalac industrijske železnice mora da poseduje sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je imalac industrijske železnice usvojio kako bi zadovoljio specifične zahteve propisane za bezbedno odvijanje saobraćaja na industrijskoj železnici. U te zahteve mogu biti uključeni primena ~~JTP/TSI~~ TSI i nacionalnih propisa za bezbednost i dozvole za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj imalac industrijske železnice.

U pogledu dokaza potrebnih za izdavanje sertifikata o bezbednosti industrijske železnice za prevoz shodno se primenjuju odredbe člana 44. stav 5. ovog zakona.

Na izdavanje i oduzimanje sertifikata o bezbednosti industrijske železnice za prevoz shodno se primenjuju čl. 46. i 48. ovog zakona.

Izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz

Član 46.

Direkcija izdaje sertifikat o bezbednosti za prevoz ~~u formi rešenja~~ i na propisanom obrascu.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Rok važenja sertifikata o bezbednosti za prevoz je pet godina.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz obnavlja se na zahtev nosioca.

Direkcija bliže propisuje obrasce sertifikata o bezbednosti za prevoz, numerisanje obrazaca sertifikata o bezbednosti za prevoz u skladu sa evropskim identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz i uputstvo za njegovo popunjavanje, kao i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Obrasce sertifikata o bezbednosti za prevoz izdaju se i na jednom od sledećih jezika: engleski, francuski ili nemački.

Nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz bez odlaganja, obaveštava Direkciju o svim većim promenama u uslovima odgovarajućeg dela sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje se odnose na elemente sistema upravljanja bezbednošću. Veća promena je ona koja značajnije menja uslove na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbednosti za prevoz (nova vrsta poslovanja, nova pruga, novi tip vozila, nova kategorija osoblja i dr.).

~~Železničkom prevozniku koji planira da pruža dodatne transportne usluge, Direkcija će izdati dodatni sertifikat – deo B.~~

Direkcija može zahtevati da odgovarajući deo sertifikata o bezbednosti za prevoz bude revidiran posle znatnih promena u propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz se u celini ili delimično ažurira kad god se znatno izmene vrsta ili obim poslovanja.

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz, njegovo obnavljanje, revidiranje i ažuriranje plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 11. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

O izdatim sertifikatima o bezbednosti za prevoz Direkcija vodi evidenciju.

Rešenje o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbednosti za prevoz, ~~kao i o odbijanju izdavanja dodatnog sertifikata – deo B~~ konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 47.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo A izdat železničkom prevozniku u stranoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu ~~reciprociteta~~ POTVRĐENIH MEĐUNARODNIH SPORAZUMA.

Železnički prevoznik iz stava 1. ovog člana koji namerava da pruža železničke transportne usluge u Republici Srbiji mora dobiti dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo B od Direkcije.

2. SERTIFIKAT O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

POJAM I SADRŽINA

Član 49.

~~Upravljač mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.~~

~~Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od:~~

~~1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću upravljača;~~

~~2) dela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je upravljač usvojio da bi zadovoljio specifične zahteve potrebne za bezbedno održavanje i eksploataciju infrastrukture.~~

~~Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom deo B podnosi se sledeće:~~

~~1) dokumentacija upravljača o JTP/TSI ili delovima JTP/TSI i, gde je to relevantno, nacionalnim propisima za bezbednost, internim i drugim propisima koji se primenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, kao i kako se putem sistema za upravljanje bezbednošću osigurava njihovo poštovanje;~~

~~2) dokumentacija upravljača o različitim kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja železničke infrastrukture, uključujući u to i dokaze da isti ispunjavaju uslove JTP/TSI ili nacionalnih propisa za bezbednost i da poseduju potrebne dozvole i sertifikate;~~

~~3) dokumentacija upravljača o različitim vrstama vozila koja se koriste za potrebe održavanja infrastrukture, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove JTP/TSI ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje.~~

~~U sertifikatu o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom navode se mreže ili delovi mreža na koje se sertifikat odnosi.~~

UPRAVLJAČ MORA DA POSEDUJE SERTIFIKAT O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM.

SERTIFIKAT O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM SE SASTOJI OD:

1) DELA KOJIM SE POTVRĐUJE PRIHVATANJE SISTEMA ZA UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU UPRAVLJAČA;

2) DELA KOJIM SE POTVRĐUJE PRIHVATANJE ODREDABA KOJE JE UPRAVLJAČ USVOJIO DA BI ZADOVOLJIO SPECIFIČNE ZAHEVE POTREBNE ZA BEZBEDNO ODRŽAVANJE I EKSPLOATACIJU INFRASTRUKTURE.

KAO DOKAZ ISPUNJENOSTI USLOVA ZA IZDAVANJE SERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM IZ STAVA 2. TAČKA 2. OVOG ČLANA PODNOSI SE SLEDEĆE:

1) DOKUMENTACIJA UPRAVLJAČA O TSI ILI DELOVIMA TSI I, GDE JE TO RELEVANTNO, NACIONALNIM PROPISIMA ZA BEZBEDNOST, INTERNIM I DRUGIM PROPISIMA KOJI SE PRIMENJUJU ZA EKSPLOATACIJU I ODRŽAVANJE INFRASTRUKTURE, ZAPOSLENE I VOZILA, KAO I KAKO SE PUTEM SISTEMA ZA UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU OSIGURAVA NJIHOVO POŠTOVANJE;

2) DOKUMENTACIJA UPRAVLJAČA O RAZLIČITIM KATEGORIJAMA ZAPOSLENIH ILI ANGAŽOVANIH PO UGOVORU ZA POTREBE EKSPLOATACIJE

I ODRŽAVANJA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, UKLJUČUJUĆI U TO I DOKAZE DA ISTI ISPUNJAVAJU USLOVE TSI ILI NACIONALNIH PROPISA ZA BEZBEDNOST I DA POSEDUJU POTREBNE DOZVOLE I CERTIFIKATE;

3) DOKUMENTACIJA UPRAVLJAČA O RAZLIČITIM VRSTAMA VOZILA KOJA SE KORISTE ZA POTREBE ODRŽAVANJA INFRASTRUKTURE, UKLJUČUJUĆI I DOKAZE DA SREDSTVA ISPUNJAVAJU USLOVE TSI ILI NACIONALNIH ŽELEZNIČKIH TEHNIČKIH PROPISA I DA POSEDUJU POTREBNE DOZVOLE ZA KORIŠĆENJE.

U CERTIFIKATU O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM NAVODE SE MREŽE ILI DELOVI MREŽA NA KOJE SE CERTIFIKAT ODNOSI.

*Sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom
industrijske železnice*

Član 50.

Imalac industrijske železnice mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je imalac industrijske železnice usvojio da bi zadovoljio specifične zahteve potrebne za bezbedno održavanje i eksploataciju infrastrukture.

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice koji se izdaje imaocu industrijske železnice shodno se primenjuju odredbe člana 49. stav 3. STAV 2. TAČKA 2. ovog zakona.

NA IZDAVANJE I ODUZIMANJE CERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE INFRASTRUKTUROM INDUSTRIJSKE ŽELEZNICE SHODNO SE PRIMENJUJU ČL. 51. I 52. OVOG ZAKONA.

*Izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje
železničkom infrastrukturom*

Član 51.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje Direkcija, ~~u formi rešenja~~ na propisanom obrascu.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom važi pet godina.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom obnavlja se na zahtev nosioca.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se u celini ili delimično ažurira kada dođe do znatnih izmena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture, o čemu nosilac tog sertifikata bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana, obaveštava Direkciju.

Direkcija može zahtevati da sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom bude revidiran posle znatnih promena u propisima o bezbednosti.

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, njegovo obnavljanje, ažuriranje ili reviziju plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija bliže propisuje obrasce sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, numerisanje obrazaca sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa evropskim identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i uputstvo za njegovo popunjavanje i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.

O izdatim sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom Direkcija vodi evidenciju.

Rešenje o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

VII. INFRASTRUKTURA

Tehnički uslovi

Član 54.

Podsistem infrastruktura čine gornji stroj (koloseci, skretnice i druge složene kolosečne konstrukcije, profili i dr.) i donji stroj (zemljani trup, mostovi, propusti, tuneli, peroni, područja pristupa i dr.) železničke pruge koji ispunjava sledeće tehničke uslove:

1) širina koloseka iznosi 1435 mm, s tim što ne može biti manja od 1430 mm niti veća od 1470 mm, uključujući i proširenje koloseka u krivini;

2) poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 300 m, a na glavnom prolaznom koloseku u železničkoj stanici najmanje 500 m; spoljna šina, zavisno od veličine poluprečnika krivine i dozvoljene brzine, mora biti nadvišena ali ne više od 150 mm;

3) nagib nivelete na otvorenoj pruzi iznosi najviše 25 ‰;

~~4) nagib nivelete u železničkoj stanici iznosi najviše: za železničku stanicu u pravcu do 1 ‰, a za železničku stanicu u krivini do 2,5 ‰, zavisno od poluprečnika krivine;~~

4) NAGIB NIVELETE U STANICI IZNOSI NAJVIŠE: ZA STANICU U PRAVCU DO 1 ‰, A ZA STANICU U KRIVINI DO 2,5 ‰;

5) razmak koloseka u železničkoj stanici mora biti toliki da između slobodnih profila tih koloseka postoji potreban prostor za bezbedno kretanje putnika i drugih lica i za postavljanje postrojenja, naprava i stubova za signale, električnu kontaktnu mrežu, osvetljenje i sl;

6) razmak koloseka u železničkoj stanici iznosi najmanje 4,75 m, a razmak koloseka između kojih se postavljaju peroni visine 0,55 m, računajući od gornje ivice šine, iznosi najmanje 6 m;

7) razmak koloseka na otvorenoj pruzi kod dvokolosečnih i paralelnih pruga iznosi najmanje 4 m;

8) dozvoljena masa na magistralnim prugama iznosi najmanje 22,5 t po osovini i 8,0 t po dužnom metru, a na regionalnim i lokalnim prugama 18,0 t po osovini i 6,4 t po dužnom metru.

Druge tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem infrastruktura propisuje Direkcija.

Odvajanje železničkih pruga

Član 57.

Železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek se po pravilu odvaja ili ukršta sa drugom železničkom prugom samo u železničkoj stanici.

Ako se železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek odvaja na otvorenoj pruzi, odvojna skretnica mora imati zaštitni kolosek i mora biti osigurana zaštitnim signalima koji se predsignališu. Signali moraju biti zavisni od položaja skretnice, ~~koje se kontrolišu~~ SIGNALI I SKRETNICE KONTROLIŠU SE iz susednog posednutog službenog mesta na železničkoj pruzi.

Ako uslovi iz stava 2. ovog člana nisu ispunjeni, odvojna skretnica mora biti posednuta za vreme odvijanja saobraćaja preko nje, a najveća brzina vozova preko skretnice može da bude najviše 50 km/h.

IX. KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

~~1. Signalno-sigurnosni uređaji~~

1. PODSISTEM NA KOJI SE PRIMENJUJU NACIONALNI TEHNIČKI PROPISI

~~2. Saobraćajna signalizacija~~

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 64.

Železničke pruge opremaju se propisanim signalima, signalnim oznakama kojima se železnički radnici i druga lica upozoravaju na opasnost, stavljaju im se do znanja naređenja, ograničenja, zabrane i upozorenja kojih se moraju pridržavati i daju neophodna obaveštenja za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja i njihovu ličnu bezbednost.

Železnički radnici i druga lica na koja se signalni znaci odnose, moraju se pridržavati naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi moraju se davati, postavljati i održavati tako da ih železnički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vreme i lako uočiti danju, ~~noću~~ NOĆU ILI pri smanjenoj vidljivosti.

Ako je značenje signalnog znaka nejasno, železnički radnici i druga lica na koja se signalni znak odnosi, postupaju tako kao da taj signalni znak ima ono značenje koje obezbeđuje veći nivo bezbednosti u železničkom saobraćaju.

Signalima i signalnim oznakama označavaju se i opasnosti privremenog karaktera, naročito one koje nastanu usled iznenadnog oštećenja pruge i privremena ograničenja i zabrane u saobraćaju. Ti signali i signalne oznake moraju se ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su bili postavljeni.

Vrste signala, signalnih oznaka i oznaka na pruzi, njihovo značenje, oblik, boju, najmanju daljinu vidljivosti, mesta njihove ugradnje, odnosno postavljanja, način njihove upotrebe i postupke železničkih radnika u vezi sa pokazivanjem signalnih znakova propisuje Direkcija.

~~3. Železnička telekomunikaciona mreža~~

4. INTEROPERABILNI PODSISTEM ČLAN 66A.

INTEROPERABILNI PODSISTEM KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA ČINI EVROPSKI SISTEM ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKIM SAOBRAĆAJEM (U DALJEM TEKSTU: ERTMS).

X. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Sastav voza

Član 69.

Sastav voza i raspored vozila u vozu moraju osigurati efikasno kočenje i bezbedno kretanje voza.

Železnički prevoznik je odgovoran za pravilan sastav voza i dužan je da proveriti da li su vozila u sastavu voza tehnički ispravna.

ODREDBE STAVA 2. OVOG ČLANA VAŽE I ZA SVAKI DRUGI SUBJEKAT KOJI POKREĆE VOZ.

U voz se mogu uvrstiti samo vozila koja ispunjavaju uslove propisane ovim zakonom, što se utvrđuje tehničko kolskim pregledom.

Tehničko kolski pregled vozila i vozova u unutrašnjem i međunarodnom železničkom saobraćaju i kriterijume za vršenje tehničko kolskog pregleda propisuje Direkcija.

Prilikom sastavljanja voza i raspoređivanja vozila u vozu, železnički prevoznik primenjuje i propise o transportu opasnog tereta.

Voz mora biti posednut tokom saobraćanja po pruzi određenim brojem železničkih radnika, odgovarajućeg stručnog obrazovanja i stručne osposobljenosti, s obzirom na vrstu, dužinu voza, vrstu vučnog vozila i tehničku opremljenost železničke pruge i vučnog vozila, u skladu sa ovim zakonom.

Opremanje i osvetljavanje voza

Član 72.

Voz mora biti opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smeštenim na lako dostupnim mestima.

Voz za prevoz putnika mora biti unutra osvetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od tri-JEDNOG minuta i danju.

Evidencije o vozovima

Član 73.

~~Železnički prevoznik za svaki voz vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbednost železničkog saobraćaja, a upravljač vodi evidenciju o kretanju vozova na železničkoj infrastrukturi kojom upravlja.~~

~~Vrstu i sadržinu evidencija iz stava 1. ovog člana i način njihovog vođenja propisuje Direkcija.~~

ŽELEZNIČKI PREVOZNIK ZA SVAKI VOZ VODI EVIDENCIJE O VOZnom OSOBLJU, SASTAVU, KOČENJU I KRETANJU VOZA, KAO I O DOGAĐAJIMA KOJI UTIČU ILI BI MOGLI UTICATI NA RED VOŽNJE VOZA ILI BEZBEDNOST ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA.

ODREDBE STAVA 1. OVOG ČLANA VAŽE I ZA DRUGE SUBJEKTE KOJI POKREĆU VOZ.

UPRAVLJAČ VODI EVIDENCIJU O KRETANJU VOZOVA NA ŽELEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI KOJOM UPRAVLJA.

VRSTU I SADRŽINU EVIDENCIJA IZ ST. 1 I 3. OVOG ČLANA I NAČIN NJIHOVOG VOĐENJA PROPISUJE DIREKCIJA.

XI. ŽELEZNIČKA VOZILA

1. Tehnički uslovi

Član 75.

Vozila na koja se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi, uređaji i oprema koji se ugrađuju na železnička vozila, a koji su bitni za bezbednost železničkog saobraćaja (uređaji za upravljanje, spajanje, zaustavljanje vozila i za davanje svetlosnih i zvučnih signala) moraju ispunjavati tehničke uslove propisane ovim zakonom, srpskim i granskim standardima iz oblasti železničkog saobraćaja i obavezujućim propisima UIC.

Železnička vozila koja saobraćaju na prugama opremljenim automatskim pružnim blokom, uređajem međustanične zavisnosti ili telekomandom, kao i na prugama koje su delimično opremljene izolovanim odsecima, moraju imati masu po osovini 3,5 t ili veću, a električni otpor svih osovinskih sklopova, meren od obruča do obruča praznih kola, ne može biti veći od 0,01 Ω za novogradnju i pri obnovi obručeva, dok posle izvršene periodične opravke (bez menjanja obruča) ne veći od 0,1 Ω . Granične vrednosti se mere na osovini strujom maksimalnog napona od 0,8 do 2 V i jačine 4–5 A, što važi i za sklopove sa mono-blok točkovima.

Železnička vozila koja se koriste na prugama sa automatskim pružnim blokom i na prugama sa punktualnom kontrolom zauzetosti (brojačima osovina), moraju imati točkove od elektro-provodnog materijala i sledećih minimalnih dimenzija:

- 1) spoljni prečnik točka 350 mm;
- 2) visina venca točka ~~30~~ 28 mm;
- ~~3) širina venca točka 20 mm.~~
- 3) DEBLJINA VENCA TOČKA 22 MM.

TEHNIČKI USLOVI IZ STAVA 2. I 3. OVOG ČLANA PRIMENJUJU SE I NA ŽELEZNIČKA VOZILA KOJA SAOBRAČAJU I NA OSTALIM PRUGAMA AKO SE NA NJIMA NALAZE AUTOMATSKI UREĐAJI PUTNIH PRELAZA.

Opremanje železničkih vozila kočnim uređajima

Član 76.

Vozila moraju biti opremljena uređajima za automatsko kočenje voza.

~~Lokomotive, putnička kola, motorni vozovi i motorna kola moraju biti opremljeni uređajima za brzo kočenje u slučaju opasnosti.~~

LOKOMOTIVE, PUTNIČKA KOLA I MOTORNI VOZOV I MORAJU BITI OPREMLJENI UREĐAJIMA ZA BRZO KOČENJE U SLUČAJU OPASNOSTI.

~~Uređaji za brzo kočenje u slučaju opasnosti, ugrađeni u putničkim i motornim kolima i motornim vozovima, moraju biti lako dostupni putnicima.~~

UREĐAJI ZA BRZO KOČENJE U SLUČAJU OPASNOSTI, UGRAĐENI U PUTNIČKIM KOLIMA I MOTORNIM VOZOVIMA, MORAJU BITI LAKO DOSTUPNI PUTNICIMA.

~~Ručnim, odnosno pritvrdnim kočnicama moraju biti opremljena vučna vozila i putnička kola.~~

RUČNIM, PRITVRDNIM, ODNOSNO OPRUŽNIM KOČNICAMA MORAJU BITI OPREMLJENA VUČNA VOZILA I PUTNIČKA KOLA.

Sva teretna kola namenjena prevozu robe koja zahteva naročite mere opreznosti ili čijim se posebnim uređajima za smeštaj robe mora pažljivo postupati, moraju biti opremljena ručnom, odnosno pritvrdnom kočnicom.

Najmanje 20% ostalih teretnih kola u kolskom parku imaoca mora biti opremljeno ručnom, odnosno pritvrdnom kočnicom.

Vrste kočnica na vozilima i njihove delove, natpise i oznake uređaja kočnica, način kočenja vozova i vozila, sastav vozova s obzirom na vrstu kočnica, proveru ispravnosti kočnica, proračun snage kočnica kod voza i obezbeđenje od samopokretanja propisuje Direkcija.

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 78.

Lokomotiva mora da ima:

- 1) uređaj za upravljanje;
- 2) uređaj za kočenje;

- ~~3) vlačno-odbojnu opremu;~~
- 3) VUČNO-ODBOJNIČKI UREĐAJ;
- 4) uređaj za kontrolu budnosti;
- 5) autostop uređaj, na prugama koje su njime opremljene, osim u slučaju:
 - (1) saobraćanja voza sa pruge bez ugrađenog autostop uređaja na prugu sa ugrađenim autostop uređajem i obratno,
 - (2) saobraćanja voza po obilaznoj pruži,
 - (3) produženja kretanja voza do prve moguće zamene lokomotive u slučaju kvara autostop uređaja za vreme vožnje,
 - (4) dopreme lokomotive do depoa, odnosno radionice za održavanje i sl;
- 6) registrujući brzinomer (tahograf);
- 7) uređaj za osvetljavanje i davanje ~~svetlosnih~~ ČEONIH signala;
- 8) uređaj za davanje zvučnih signala;
- 9) uređaj za radio vezu sa dispečerskim centrom kada saobraća na prugama opremljenim radio-dispečerskom vezom;
- 10) uređaj za brisanje čeonog stakla;
- 11) spoljašnja ogledala – retrovizore ili ~~bočni pokretni prozor radi uočavanja kraja voza~~ KAMERE;
- 12) aparate za početno gašenje požara;
- 13) pribor za prvu pomoć;
- 14) RUČNE PAPUČE ZA OBEZBEĐENJE OD SAMOPOKRETANJA.

Motorni voz i ~~motorna kola moraju da imaju~~ MORA DA IMA, pored uređaja i opreme iz stava 1. ovog člana, i:

- 1) uređaj za električno osvetljenje prostora za putnike;
- 2) sanitarno-higijenske uređaje;
- 3) uređaje za prelaženje iz kola u kola (izuzev motornih kola);
- 4) uređaj za grejanje prostora za putnike;
- 5) POMOĆNO KVAČILO AKO IMA AUTOMATSKO I POLUATOMATSKO KVAČILO.

Vučno vozilo za posebne namene ne mora da ima uređaje i opremu iz stava 1. tač. 5) i 9) ovog člana.

Vučno vozilo koje se koristi za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila na ili sa industrijskog koloseka uključujući i kretanje na području ~~železničkog~~ službenog mesta u kome se priključuje industrijski kolosek ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1. tač. 4), 5) i 9) ovog člana.

Ako se vozilo iz stava 4. ovog člana ne može kretati brzinom većom od 20 km/h, ne mora biti opremljeno ni uređajem iz stava 1. tačka 6) ovog člana.

Vučno vozilo koje se koristi samo na industrijskom koloseku ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1. tač. 4), 5), 6) i 9) ovog člana.

Parna lokomotiva ne mora da ima uređaje iz stava 1. tač. 4), 5), 9) i 10) ovog člana.

2. Održavanje vozila

Lice zaduženo za održavanje

Član 80.

Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje.

Lice zaduženo za održavanje može da bude i železnički prevoznik, upravljač ili imalac vozila.

Lice zaduženo za održavanje registruje se u Nacionalnom registru železničkih vozila.

Vozilo se ne može koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje.

Pored odgovornosti železničkog prevoznika i upravljača za bezbedno saobraćanje vozova, lice zaduženo za održavanje, pomoću sistema za održavanje, odgovorno je da se vozila, za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbedno kretanje.

Lice zaduženo za održavanje obezbeđuje da se vozila održavaju u skladu sa ovim zakonom, dosijeom o održavanju vozila i odredbama JTP/TSI TSI.

Dosije o održavanju svakog vozila sastavlja i vodi lice zaduženo za održavanje. ELEMENTE DOSIJEJA O ODRŽAVANJU I VOĐENJE DOSIJEJA O ODRŽAVANJU PROPISUJE DIREKCIJA.

Lice zaduženo za održavanje vrši održavanje samo ili za vršenje održavanja zaključuje ugovore sa sertifikovanim radionicama za održavanje.

Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola

Član 81.

Lice zaduženo za održavanje teretnih kola mora biti sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF.

Direkcija izdaje sertifikat licu zaduženom za održavanje teretnih kola ~~u formi rešenja~~ NA OBRASCU KOJI JE PROPISAO OTIF ILI DRUGO SERTIFIKOVANO TELO IZ REPUBLIKE SRBIJE ILI DRŽAVE UGOVORNICE OTIF-A ILI DRŽAVE EVROPSKE UNIJE.

~~Uz rešenje iz stava 2. ovog člana izdaje se sertifikat na obrascu koji je propisao OTIF.~~

SERTIFIKAT IZ STAVA 2. OVOG ČLANA IZDAJE SE SA ROKOM VAŽENJA NE DUŽIM OD PET GODINA.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata lica zaduženih za održavanje teretnih kola konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 2. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 2. ovog člana.

Sertifikati iz stava 2. ovog člana izdati u državama ugovornicama OTIF i državama Evropske unije važe u Republici Srbiji.

DIREKCIJA NAJMANJE JEDNOM GODIŠNJE, NA IZABRANIM GEOGRAFSKI I FUNKCIONALNO REPREZENTATIVNIM LOKACIJAMA, OBAVLJA NADZOR SVIH AKTIVNOSTI LICA ZADUŽENIH ZA ODRŽAVANJE KOJIMA JE IZDALA SERTIFIKAT IZ STAVA 2. OVOG ČLANA, KAKO BI PROVERILA DA LI TA LICA JOŠ UVEK ISPUNJAVAJU ZAHTEVE ZA DOBIJANJE SERTIFIKATA.

UKOLIKO DIREKCIJA UTVRDI DA LICE ZADUŽENO ZA ODRŽAVANJE VIŠE NE ISPUNJAVA ZAHTEVE NA OSNOVU KOJIH MU JE IZDAT SERTIFIKAT, TADA SE ZAJEDNO SA LICEM ZADUŽENIM ZA ODRŽAVANJE DOGOVARA O PLANU ZA POBOLJŠANJE NJEGOVOG RADA, OGRANIČAVA OBIM PRIMENE SERTIFIKATA ILI SUSPENDUJE SERTIFIKAT, U ZAVISNOSTI OD STEPENA NEUSAGLAŠENOSTI SA ZAHTEVIMA ZA DOBIJANJE SERTIFIKATA.

U SLUČAJU KONTINUIRANOG NEISPUNJAVANJA ZAHTEVA ZA SERTIFIKACIJU ILI NESPROVOĐENJA PLANA ZA POBOLJŠANJE RADA, DIREKCIJA REŠENJEM OGRANIČAVA ILI ODUZIMA SERTIFIKAT, NAVODEĆI RAZLOGE ZA SVOJU ODLUKU.

Održavanje vozila

Član 82.

Vozila se moraju održavati u stanju koje osigurava bezbedan železnički saobraćaj.

~~Način i rokove održavanja vozila i njihovih delova značajnih za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja (kočni uređaji i njihovi delovi, osovinski sklop, vučna i odbojna oprema, obrtna postolja, postolje vozila, elementi vešanja i ogibljenja, uređaji za osvetljavanje, sirene, uređaji za kontrolu budnosti, lokomotivski deo radio-dispečerskog uređaja, autostop uređaji, registrujući uređaj, posude pod pritiskom, uređaj za automatsko zatvaranje vrata motornih vozova i putničkih kola, visokonaponski elektro uređaji i zaštitno uzemljenje), elemente dosijea o održavanju i upravljanje dosijeom o održavanju propisuje Direkcija.~~

ODRŽAVANJE VOZILA PROPISUJE DIREKCIJA.

GRANSKI STANDARDI IZ OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

ČLAN 83A

DIREKCIJA DONOSI GRANSKE STANDARDE IZ OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA.

DIREKCIJA PROPISUJE POSTUPAK IZRADE, DONOŠENJA I OBJAVLJIVANJA STANDARDA IZ OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA.

XII. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELEZNIČKI RADNICI

2. Uslovi koje u stručnom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici

Stručno osposobljavanje i usavršavanje

Član 85.

Železnički radnici moraju biti stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u železničkom saobraćaju i moraju se stalno stručno usavršavati, a njihova stručna osposobljenost se mora redovno i vanredno proveravati.

Stručno osposobljavanje je teoretsko i praktično i mora da bude u skladu sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u ~~JTP/TSI~~ TSI i nacionalnim propisima o bezbednosti.

Direkcija vrši nadzor nad postupkom izdavanja dodatnog ovlašćenja mašinovođa iz člana 93. ovog zakona, vodeći računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz čl. 86. i 87. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u ~~JTP/TSI~~ TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti.

Teoretsko stručno osposobljavanje

Član 86.

Teoretsko stručno osposobljavanje i proveru teoretske osposobljenosti izvode centri stručnog osposobljavanja.

O uspešno obavljenom teoretskom stručnom osposobljavanju i proveru teoretske osposobljenosti, centar stručnog osposobljavanja izdaje potvrdu.

Centri stručnog osposobljavanja mogu biti privredna društva, druga pravna lica i preduzetnici koji imaju:

- 1) odgovarajući prostor;
- 2) odgovarajuće osposobljene kadrove;
- 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje teorijskog stručnog osposobljavanja i proveru teorijske stručne osposobljenosti.

Bliže uslove koje moraju da ispune centri stručnog osposobljavanja propisuje Direkcija.

Centru stručnog osposobljavanja koji ispuni uslove iz stava 4. ovog člana Direkcija izdaje sertifikat, u formi rešenja.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata za centre stručnog osposobljavanja konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici.

DIREKCIJA JE DUŽNA DA NAKON IZDAVANJA CERTIFIKATA IZ STAVA 5. OVOG ČLANA VRŠI PERIODIČNE PROVERE DA LI NOSILAC CERTIFIKATA I DALJE ISPUNJAVA USLOVE IZ STAVA 4. OVOG ČLANA.

AKO DIREKCIJA PROVEROM IZ STAVA 9. OVOG ČLANA UTVRDI DA NOSILAC CERTIFIKATA IZ STAVA 5. OVOG ČLANA VIŠE NE ZADOVOLJAVA USLOVE ZA CERTIFIKACIJU, ONA REŠENJEM ODUZIMA CERTIFIKAT, NAVODEĆI RAZLOGE ZA SVOJU ODLUKU.

REŠENJE O ODUZIMANJU CERTIFIKATA IZ STAVA 5. OVOG ČLANA KONAČNO JE U UPRAVNOM POSTUPKU I PROTIV NJEGA SE MOŽE POKRENUTI SPOR PRED UPRAVNIM SUDOM.

Provera stručne osposobljenosti

Član 88.

Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake ~~dv~~ ČETIRI godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila i uređaja.

Vanredna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika obavlja se:

1) posle svake odsutnosti železničkog radnika sa posla koja je trajala više od šest meseci;

~~2) ako bi železnički radnik zbog nepoznavanja propisa mogao ugroziti bezbednost saobraćaja;~~

2) AKO ŽELEZNIČKI RADNIK ZBOG NEPOZNAVANJA PROPISA UGROZI BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA;

3) ako železnički radnik ne ispunjava propisane obaveze u pogledu stručnog usavršavanja, zbog donošenja novih propisa ili izmene važećih propisa;

4) ako železnički radnik u svom radu krši propise, što za posledicu može imati nastanak nesreće, ~~incidenta~~ NEZGODE, odnosno ugrožavanje bezbednosti saobraćaja;

5) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila.

REDOVNU I VANREDNU PROVERU STRUČNE OSPOSOBLJENOSTI ŽELEZNIČKIH RADNIKA OBAVLJA POSLODAVAC.

Poslodavac ne može dozvoliti obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveru znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena.

3. Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Član 90.

Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ispunjava sledeće uslove:

1) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom;

2) da je navršilo 18 godina života;

3) da ima propisano stručno obrazovanje;

4) da se praktično stručno osposobljavalo pod nadzorom lica koje je stručno osposobljeno za upravljanje određenom vrstom vučnog vozila;

5) da je položilo stručni ispit za upravljanje vučnim vozilom;

6) da poseduje dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i jedno ili više dodatnih ovlašćenja;

7) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da upravlja vučnim vozilom.

8) DA JEDNU GODINU NAKON POLOŽENOG STRUČNOG ISPITA, UPRAVLJA VUČNIM VOZILOM UZ PRISUSTVO DRUGOG MAŠINOVOĐE.

~~Izuzetno od odredbe stava 1. tačka 2) ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života.~~

Dozvola za upravljanje vučnim vozilom

Član 91.

~~Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, u formi rešenja i na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava uslove iz člana 90. stav 1. tač. 1), 2) i 3) ovog zakona.~~

DOZVOLU ZA UPRAVLJANJE VUČNIM VOZILOM (U DALJEM TEKSTU: DOZVOLA) IZDAJE DIREKCIJA, NA PROPISANOM OBRASCU, AKO LICE KOJE JE PODNELO ZAHTEV ISPUNJAVA USLOVE IZ ČLANA 90. TAČ. 1), 2), 3), 4), 5) I 7) OVOG ZAKONA.

Postupak izdavanja dozvole, obrazac dozvole, obrazac zahteva za izdavanje dozvole i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev propisuje Direkcija.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje, obnavljanje, ažuriranje i izdavanje duplikata dozvole plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 4. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija izdaje dozvolu najkasnije u roku od 30 dana po prijemu urednog zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana.

Dozvola se izdaje sa rokom važenja od deset godina i vlasništvo je nosioca.

Po isteku roka iz stava 7. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, dozvola se obnavlja na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom, što se evidentira u registru, propisanim članom 95. stav 1. ovog zakona.

U slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli ILI PROPISA KOJIM SE REGULIŠE OBLAST ŽELEZNICE, nosilac dozvole bez odlaganja podnosi zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole.

U slučaju gubitka ili oštećenja dozvole, Direkcija izdaje duplikat.

Dozvola se izdaje u jednom originalu. Svako umnožavanje dozvole, osim od strane Direkcije kada se traži duplikat, zabranjeno je.

Dozvola važi na železničkoj mreži Republike Srbije.

~~Dozvole izdate od strane nadležnih organa drugih država članica važe u Republici Srbiji na osnovu reciprociteta.~~

Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe dozvolu i dužno je da je pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.

Rešenje o odbijanju obnavljanja i ažuriranja dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Dodatno ovlašćenje

Član 93.

Dodatno ovlašćenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice) licu koje:

- 1) je položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila;
- 2) je položilo stručni ispit u vezi poznavanja železničke infrastrukture za koju se ovlašćenje traži;
- 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na železničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač te države naznači;
- 4) ima dozvolu.

Dodatnim ovlašćenjem lice iz stava 1. ovog člana se ovlašćuje da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sledećih kategorija:

- 1) kategorija A – manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje;
- 2) kategorija B – vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe.

Lice iz stava 1. ovog člana ne mora imati dodatno ovlašćenje za određeni deo železničke infrastrukture u sledećim slučajevima:

- 1) kada smetnje u odvijanju železničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju železničke pruge zahtevaju skretanje vozova;
- 2) pojedinačnom saobraćanju muzejskih vozova;
- 3) potrebe za neodložnim prevozom robe;
- 4) potrebe isporuke ili prezentaciji novog voza ili vučnog vozila;
- 5) stručnog osposobljavanja ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom.

U slučajevima iz stava 3. ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima dodatno ovlašćenje za određeni deo železničke infrastrukture, o čemu se unapred obaveštava upravljač.

Poslodavac utvrđuje, u okviru svog sistema za upravljanje bezbednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje dodatnog ovlašćenja, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, suspenzijom ili oduzimanjem dodatnog ovlašćenja.

Žalba na odluku poslodavca kojom se odbija zahtev za izdavanje ili ažuriranje dodatnog ovlašćenja ili kojom se suspenduje ili oduzima dodatno ovlašćenje podnosi se Direkciji, u roku od 30 dana od dana prijema odluke.

Ukoliko poslodavac ne donese odluku po zahtevu za izdavanje ili ažuriranje dodatnog ovlašćenja u roku od 30 dana od dana prijema zahteva sa potrebnom dokumentacijom, smatra se da je zahtev odbijen, u kom slučaju se žalba Direkciji može podneti u narednom roku od 30 dana.

Rešenje Direkcije kojim se odlučuje o žalbama iz st. 6 i 7. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Original dodatnog ovlašćenja pripada poslodavcu, koji je dužan da na zahtev nosioca dodatnog ovlašćenja izda overenu kopiju.

Izgled i sadržinu obrasca dodatnog ovlašćenja i overene kopije dodatnog ovlašćenja propisuje Direkcija.

Poslodavac bez odlaganja ažurira dodatno ovlašćenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu železničku infrastrukturu.

~~Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe dodatno ovlašćenje i dužno je da ga pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.~~

LICE IZ STAVA 1. OVOG ČLANA, U TOKU UPRAVLJANJA VUČNIM VOZILOM MORA DA IMA KOD SEBE OVERENU KOPIJU DODATNOG OVLAŠĆENJA I DUŽNO JE DA GA POKAŽE NA ZAHTEV OVLAŠĆENOG LICA DIREKCIJE, LICA ZA VRŠENJE UNUTRAŠNJEG NADZORA KOD ŽELEZNIČKOG PREVOZNIKA, GLAVNOG ISTRAŽITELJA I REPUBLIČKOG INSPEKTORA ZA ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ.

Dodatno ovlašćenje izdato u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu reciprociteta.

Registri i razmena informacija

Član 95.

Direkcija vodi i ažurira registar dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Registar sadrži podatke iz dozvola i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.

Direkcija, na zahtev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu dozvola.

Poslodavac je dužan da:

1) vodi i ažurira registar dodatnih ovlašćenja koja su izdata, ažurirana, suspendovana, oduzeta ili prijavljena kao izgubljena, ukradena ili uništena, koji sadrži podatke iz dodatnih ovlašćenja, kao i podatke o periodičnim proverama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti;

2) Direkciji i drugim nadležnim državnim organima dostavi tražene podatke;

3) dostavlja informacije o podacima iz dodatnih ovlašćenja na zahtev nadležnih organa drugih država kada pruža usluge u međunarodnom saobraćaju;

4) proverava da li su dozvole njegovih mašinovođa važeće.

Mašinovođa ima pravo pristupa svojim podacima iz registara Direkcije i poslodavca, kao i pravo da mu se na zahtev, bez naknade, dostave ti podaci.

DIREKCIJA BLIŽE PROPISUJE ELEMENTE REGISTRA IZ STAVA 1. I REGISTRA IZ STAVA 3. TAČKA 1) OVOG ČLANA.

Vanredni zdravstveni pregled

Član 102.

Na vanredni zdravstveni pregled upućuje se železnički radnik za koga se osnovano posumnja da iz zdravstvenih razloga više nije sposoban da obavlja svoje poslove i zadatke i posle svake OZBILJNE nesreće, teže povrede, teške i dugotrajne bolesti i u drugim propisanim slučajevima.

Upućivanje radnika iz stava 1. ovog člana na vanredni zdravstveni pregled vrši se na zahtev neposredno pretpostavljenog, ovlašćenog lica za vršenje unutrašnjeg nadzora, lekara, republičkog inspektora za železnički saobraćaj, javnog tužioca, istražnog sudije, suda, sudije za prekršaje ili na lični zahtev železničkog radnika.

Zdravstvene ustanove

Član 103.

Zdravstvene preglede lica koja se stručno osposobljavaju za obavljanje poslova železničkog radnika i redovne i vanredne zdravstvene preglede železničkih radnika i zdravstvenu evidenciju o tim licima, odnosno o psihičkoj i fizičkoj sposobnosti tih lica vrše, odnosno vode zdravstvene ustanove koje su osposobljene i opremljene, odnosno koje ispunjavaju opšte uslove za obavljanje tih pregleda i vođenje evidencije propisane zakonom kojim se uređuje zdravstvena zaštita, ~~kao i posebne uslove koje propisuje Ministar, uz saglasnost ministra nadležnog za poslove zdravstva.~~

Spisak zdravstvenih ustanova iz stava 1. ovog člana objavljuje Direkcija na svojoj internet stranici.

Nesposobnost za vršenje poslova železničkog radnika

Član 104.

Železnički radnik koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove smatra se psihički i fizički nesposobnim za vršenje određenih poslova dok ta nesposobnost traje.

Železnički prevoznik i upravljač dužni su da zabrane železničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen. I ISPUNIO PROPISANE ZDRAVSTVENE USLOVE PRE ISTEKA OBAVLJENOG LEKARSKOG PREGLEDA.

**RADNO VREME VOZNOG OSOBLJA KOJE REDOVNO
UČESTVUJE U INTEROPERABILNOM PREKOGRANIČNOM SAOBRAĆAJU**

ČLAN 116A

INTEROPERABILNI PREKOGRANIČNI SAOBRAĆAJ JE SAOBRAĆAJ VOZOVA VIŠE OD 15 KM IZA GRANICE, ZA KOJI JE ŽELEZNIČKOM PREVOZNIKU POTREBAN DODATNI SERTIFIKAT O BEZBEDNOSTI ZA PREVOZ DEO B ZA PRUŽANJE TRANSPORTNIH USLUGA U DRUGOJ DRŽAVI.

SAOBRAĆAJ IZMEĐU GRANIČNIH STANICA DEFINISANIH MEĐUDRŽAVNIM SPORAZUMIMA NE SMATRA SE INTEROPERABILNIM PREKOGRANIČNIM SAOBRAĆAJEM BEZ OBZIRA NA RASTOJANJE GRANIČNIH STANICA OD GRANICE.

USLOVI U VEZI RADNOG VREMENA VOZNOG OSOBLJA KOJE UČESTVUJE U INETROPERABILNOM PREKOGRANIČNOM SAOBRAĆAJU SU:

- 1) DNEVNI ODMOR VOZNOG OSOBLJA U DOMICILNOJ JEDINICI IZNOSI NAJMANJE 12 ČASOVA U TOKU 24-ČASOVNOG PERIODA, A IZUZETNO, JEDNOM U SEDAM DANA, DNEVNI ODMOR VOZNOG OSOBLJA U DOMICILNOJ JEDINICI MOŽE IZNOSITI NAJMANJE DEVET ČASOVA, PRI ČEMU SE RAZLIKA IZMEĐU SKRAĆENOG ODMORA I 12-ČASOVNOG ODMORA DODAJE NAREDNOM DNEVNOM ODMORU U DOMICILNOJ JEDINICI.
- 2) SKRAĆENI DNEVNI ODMOR SE NE SME ODREDITI IZMEĐU DVA DNEVNA ODMORA U OBRTNOJ JEDINICI;
- 3) DNEVNI ODMOR VOZNOG OSOBLJA U OBRTNOJ JEDINICI IZNOSI NAJMANJE OSAM NEPREKIDNIH ČASOVA U TOKU 24-ČASOVNOG PERIODA;
- 4) POSLE DNEVNOG ODMORA U OBRTNOJ JEDINICI MORA SE OMOGUĆITI DNEVNI ODMOR U DOMICILNOJ JEDINICI;
- 5) AKO SLUŽBA MAŠINOVOĐE TRAJE DUŽE OD OSAM ČASOVA, MORA MU SE OBEZBEDITI ODMOR U TOKU DNEVNOG RADA OD NAJMANJE 45 MINUTA. AKO SLUŽBA MAŠINOVOĐE TRAJE IZMEĐU ŠEST I OSAM ČASOVA, MORA MU SE OBEZBEDITI ODMOR U TOKU DNEVNOG RADA OD NAJMANJE 30 MINUTA U TOKU RADNOG DANA;
- 6) KORIŠĆENJE DELA ODMORA U TOKU SLUŽBE IZ TAČKE 5) OVOG STAVA MORA SE OMOGUĆITI IZMEĐU TREĆEG I ŠESTOG RADNOG ČASA;
- 7) UKOLIKO JE VUČNO VOZILO POSEDNUTO I VOZOPRATNIM OSOBLJEM, ŽELEZNIČKI PREVOZNIK UTVRĐUJE KORIŠĆENJE ODMORA U TOKU DNEVNE SLUŽBE U SKLADU SA ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE RAD;
- 8) VOZOPRATNO OSOBLJE IMA PRAVO NA ODMOR U TOKU DNEVNE SLUŽBE U TRAJANJU OD NAJMANJE 30 MINUTA UKOLIKO MU SLUŽBA TRAJE DUŽE OD ŠEST ČASOVA;
- 9) VOZNO OSOBLJE IMA PRAVO NA NEPREKINUTI NEDELJNI ODMOR U TRAJANJU OD NAJMANJE 24 ČASA I 12-ČASOVNI DNEVNI ODMOR IZ TAČKE 2) OVOG STAVA, U TOKU SEDMODNEVNOG PERIODA;
- 10) VREME UPRAVLJANJA VUČNIM VOZILOM NE MOŽE PREĆI DEVET ČASOVA U DNEVNOJ SLUŽBI ODNOSNO OSAM ČASOVA U NOĆNOJ SLUŽBI IZMEĐU DVA DNEVNA ODMORA;
- 11) VREME UPRAVLJANJA VUČNIM VOZILOM NE MOŽE PREĆI 80 ČASOVA U TOKU PERIODA OD DVE NEDELJE.

XIII. ISTRAŽIVANJE NESREĆA I INCIDENATA

NEZGODA

Telo za istrage

Član 119.

Telo za istrage sprovodi istragu posle ozbiljnih nesreća na železničkom sistemu sa ciljem mogućeg unapređivanja bezbednosti na železnici i prevencije nesreća.

Osim ozbiljnih nesreća, telo za istrage može da istražuje i ostale nesreće i ~~incidente~~ NEZGODE, koji bi pod nešto drugačijim uslovima mogli da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti.

Telo za istrage ima diskreciono pravo da odlučuje da li će otvoriti istragu ostalih nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA. U svojoj odluci, ono uzima u obzir:

- 1) ozbiljnost nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA;
- 2) da li su ostale nesreće i ~~incidenti~~ NEZGODE deo niza nesreća, odnosno ~~incidenti~~ NEZGODA od značaja za sistem u celini;
- 3) uticaj na bezbednost na železnici;
- 4) zahteve upravljača, železničkog prevoznika, Direkcije ili nadležnih organa drugih država.

Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje telo za istrage.

Cilj istrage nije utvrđivanje krivice ili odgovornosti učesnika u nesrećama i ~~incidentima~~ NEZGODAMA.

Telo za istrage mora imati bar jednog istražitelja, koji je osposobljen da, u slučaju nesreće i ~~incidenta~~ NEZGODE, obavlja funkciju glavnog istražitelja.

Telo za istrage je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja, nezavisno od bilo kog upravljača, železničkog prevoznika, tela nadležnog za naplatu, tela nadležnog za dodelu trasa i prijavljenog tela, kao i od bilo koje strane čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa poslovima poverenim telu nadležnom za istragu. Ono je, osim toga, funkcionalno nezavisno od Direkcije.

Telo za istrage obavlja svoje poslove nezavisno od subjekata iz stava 7. ovog člana i mora da ima dovoljne resurse za to. Njegovim istražiteljima daje se status koji im obezbeđuje potrebne garancije nezavisnosti.

Ovlašćenja tela za istrage

Član 120.

Nadležni organi, železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju omogućiti telu za istrage da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke. Telo za istrage obavlja poslove samostalno ili, kada je to potrebno, u saradnji sa državnim organom nadležnim za sprovođenje istrage u krivičnom postupku i ima pravo na:

- 1) slobodan pristup mestu nesreće ili ~~incidenta~~ NEZGODE, do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom;

2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mestu nesreće ili ~~incidenta~~—NEZGODE i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih delova radi pregleda i analize;

3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje verbalnih izveštaja na vozilu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;

4) pristup rezultatima obdukcije tela žrtava;

5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umešanih u nesreću ili ~~incident~~—NEZGODU;

6) saslušavanje umešanih železničkih radnika i drugih svedoka;

7) pristup svim odgovarajućim informacijama ili evidencijama upravljača, umešanih železničkih prevoznika i Direkcije.

Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne sme iznositi pretpostavke o krivici, odnosno odgovornosti za nesreću ili ~~incident~~—NEZGODU.

Istražitelji tela za istrage imaju službeni legitimaciju koju propisuje Ministar.

Istražni postupak

Član 121.

Ako se nesreća ili ~~incident~~—NEZGODA dogodi na graničnim objektima između Republike Srbije i druge države ili u njihovoj blizini, tela za istrage tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od njih ili da istragu izvrše zajedno. U slučaju dogovora da istragu vrši telo za istrage jedne države, telo za istrage druge države se omogućava učešće u istrazi i neometana zajednička upotreba rezultata.

Telo za istrage iz druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao železnički prevoznik sa sedištem u toj državi i koje je dobilo licencu u toj državi.

Telo za istrage obezbeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage. S obzirom na prirodu nesreće ili ~~incidenta~~—NEZGODE, telo za istrage može obezbediti i spoljne stručnjake, koji imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi.

Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u nesreći ili ~~incidentu~~—NEZGODI, imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju, kao i da im se omogući zajedničko korišćenje rezultata istrage.

Upravljači, železnički prevoznici, Direkcija, nastradala lica i njihovi rođaci, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za intervenisanje pri nesreći ili ~~incidentu~~—NEZGODI, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obaveštavani o istrazi i njenom toku. Ukoliko je to moguće, svima navedenima se omogućava da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt izveštaja tela za istrage.

Telo za istrage i drugi nadležni organi moraju okončati istragu na mestu nesreće ili ~~incidenta~~—NEZGODE u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što pre popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti železnički saobraćaj.

Izveštaji tela za istrage

Član 122.

O istrazi nesreće ili ~~incidenta~~ NEZGODE, telo za istrage sačinjava izveštaj u obliku i strukturi prema vrsti i ozbiljnosti nesreće ili ~~incidenta~~ NEZGODE, kao i značaju utvrđenom u istrazi. U izveštaju navodi ciljeve istrage i po potrebi bezbednosne preporuke.

Telo za istrage objavljuje konačan izveštaj u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od nesreće ili ~~incidenta~~ NEZGODE.

Sadržinu izveštaja tela za istrage propisuje Ministar.

Telo za istrage dostavlja izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama svim subjektima iz člana 121. st. 3. i 4. ovog zakona, Ministarstvu, kao i zainteresovanim telima i licima iz drugih država.

Telo za istrage svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu o istragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim preporukama i merama koje su bile preduzete u skladu sa ranije datim preporukama.

Informacije koje je potrebno poslati Ministarstvu
i Evropskoj železničkoj agenciji

Član 123.

Telo za istrage mora u roku od nedelju dana od dana donošenja odluke o početku istrage obavestiti Ministarstvo i Evropsku železničku agenciju o početku istrage. U obaveštenju se navodi datum, vreme, mesto i vrsta nesreće ili ~~incidenta~~ NEZGODE i njegove posledice u pogledu smrtnih ishoda, povreda i materijalne štete.

Telo za istrage dostavlja Ministarstvu izvod konačnog izveštaja o istrazi nesreće ili ~~incidenta~~ NEZGODE iz člana 122. stav 2. ovog zakona i godišnji izveštaj iz člana 122. stav 5. ovog zakona.

Telo za istrage dostavlja izveštaje iz stava 2. ovog člana i Evropskoj železničkoj agenciji.

Bezbednosne preporuke

Član 124.

Bezbednosna preporuka koju izda telo za istragu ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili ~~incident~~ NEZGODU.

Preporuke se upućuju Direkciji i, u slučaju kada je to potrebno usled karaktera preporuke, drugim telima i organima u Republici Srbiji.

Organi i tela iz stava 2. ovog člana preduzimaju potrebne mere u cilju da se bezbednosne preporuke tela za istragu uzimaju u obzir i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.

Organi i tela iz stava 2. ovog člana kojima su upućene bezbednosne preporuke, najmanje jednom godišnje podnose izveštaj telu za istragu o merama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu preporuka.

Obaveze upravljača i železničkih prevoznika pri istrazi nesreća i ~~incidenata~~
NEZGODA

Član 125.

Pored tela za istrage, upravljač i železnički prevoznik moraju da izvrše zadatke na istraživanju uzroka i posledica nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA u železničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali, naročito onih koje telo za istrage nije istražilo.

Upravljač i železnički prevoznik moraju voditi evidenciju o nesrećama i ~~incidentima~~ NEZGODAMA u železničkom saobraćaju, kao i o drugim pojavama značajnim za bezbedan železnički saobraćaj.

Kad su uzroci ili posledice nesreća ili ~~incidenata~~ NEZGODA isključivo na strani upravljača ili železničkog prevoznika, istragu obavljaju upravljač ili železnički prevoznik sami. Ako se uzroci ili posledice odnose na upravljača i na železničkog prevoznika, istragu obavljaju zajedno, angažovanjem zajedničke stalne stručne komisije. Ukoliko procedura zajedničkog istraživanja ne započne u roku od dva časa od nastanka nesreće ili ~~incidenta~~ NEZGODE, upravljač sam pristupa istraživanju uzroka i posledica nesreće ili ~~incidenta~~ NEZGODE i izradi izveštaja.

UPRAVLJAČ I ŽELEZNIČKI PREVOZNICI ĆE PRIVREMENO ISKLJUČITI IZ SAOBRAĆAJA ŽELEZNIČKOG RADNIKA KOJI JE NEPAŽNJOM ILI NA DRUGI NAČIN PROUZROKOVAO NESREĆU I NA TAJ NAČIN UGROZIO BEZBEDNOST ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA.

UPRAVLJAČ I ŽELEZNIČKI PREVOZNICI MOGU PRIVREMENO ISKLJUČITI IZ SAOBRAĆAJA ŽELEZNIČKOG RADNIKA KOJI JE NEPAŽNJOM ILI NA DRUGI NAČIN PROUZROKOVAO NEZGODU.

Upravljač i železnički prevoznici moraju bez odlaganja obavestiti telo za istrage i republičkog inspektora za železnički saobraćaj o nesreći i ~~incidentu~~ NEZGODI u železničkom saobraćaju.

Telo za istrage mora biti u stanju da odgovori na te prijave i da obezbedi potrebna praktična rešenja kako bi počelo istragu najkasnije u roku od nedelju dana od prijema obaveštenja o nesreći ili ~~incidentu~~ NEZGODI.

Direkcija bliže propisuje način na koji upravljač i železnički prevoznik istražuju, evidentiraju, statistički prate i objavljuju podatke o nesrećama i ~~incidentima~~ NEZGODAMA.

XIV. UKRŠTANJE ŽELEZNIČKIH PRUGA I PUTEVA

Održavanje putnih prelaza

Član 130.

~~Upravljač, kao i privredni subjekti koji obavljaju delatnost održavanja puteva dužni su da na putnom prelazu sprovedu propisane mere za bezbedan saobraćaj i da putne prelaze održavaju u stanju kojim se obezbeđuje bezbedno odvijanje saobraćaja.~~

~~Putni prelaz smatra se sastavnim delom železničke infrastrukture sa obe strane koloseka u širini 3 m računajući od ose koloseka.~~

~~Troškove održavanja putnog prelaza i troškove osiguranja bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu snose:~~

~~1) troškove održavanja koloseka i ostalih delova železničke infrastrukture na putnom prelazu, signalnih uređaja i znakova koji upozoravaju železničke radnike u vozu na putni prelaz, železničkih telefonskih veza sa putnim prelazima – upravljač;~~

~~2) troškove održavanja kolovoza na putnom prelazu i saobraćajnih znakova na putevima koji upozoravaju učesnike u drumskom saobraćaju na putni prelaz – upravljač puteva;~~

~~3) troškove održavanja uređaja za davanje znakova kojima se učesnicima u drumskom saobraćaju najavljuje približavanje voza putnom prelazu i uređaja za zatvaranje saobraćaja na putnom prelazu, troškove rukovanja uređajima za zatvaranje saobraćaja na putnom prelazu i druge neposredne troškove za osiguranje bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu snose zajedno, na ravne delove, upravljač i upravljač puteva.~~

~~Ako nekategorisani put koristi pretežno određeno privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik, troškove održavanja kolovoza i osiguranja bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu iz stava 3. tač. 2) i 3) ovog člana snosi u celini to preduzeće, drugo pravno lice ili preduzetnik.~~

~~Upravljač i upravljač puteva dužni su da zaključe ugovor kojim bliže uređuju međusobne odnose u pogledu putnih prelaza i u tim okvirima utvrđuju: vrstu i obim radova na održavanju kolovoza i vreme izvođenja tih radova, visinu troškova za osiguranje bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, troškove rada železničkih radnika koji obavljaju poslove na putnim prelazima, način plaćanja troškova i uređuju druga pitanja iz tih odnosa.~~

XVI. ZAŠTITA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA

Član 133.

U cilju odvijanja bezbednog železničkog saobraćaja, zabranjeno je:

~~1) uništavati, uklanjati ili teže oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji neposredno utiču na bezbednost;~~

1) OTUĐIVATI, UNIŠTAVATI, UKLANJATI ILI OŠTEĆIVATI DELOVE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE ILI DELOVE VOZILA KOJI NEPOSREDNO UTIČU NA BEZBEDNOST;

~~2) uništavati, uklanjati ili oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji posredno utiču na bezbednost;~~

2) OTUĐIVATI, UNIŠTAVATI, UKLANJATI ILI OŠTEĆIVATI DELOVE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE ILI DELOVE VOZILA KOJI POSREDNO UTIČU NA BEZBEDNOST;

~~3) bacati ili stavljati bilo kakav predmet na železničku prugu ili bacati bilo kakav predmet na vozila ili iz vozila;~~

~~4) izvoditi radove u blizini železničke pruge koji bi mogli oštetiti železničku prugu ili umanjiti stabilnost terena (klizanje ili odronjavanje terena, hidrografske promene i sl.), ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati železnički saobraćaj;~~

~~5) neovlašćeno podizati branik putnog prelaza, stavljati ili vešati bilo šta na branik ili drugi signalno-sigurnosni uređaj putnog prelaza, ili na bilo koji drugi način ometati normalno funkcionisanje branika ili drugog uređaja na putnom prelazu;~~

6) saditi drveće i drugo visoko rastinje ili izvoditi radove u blizini putnog prelaza koji umanjuju, sprečavaju ili na bilo koji način ometaju preglednost železničke pruge ili puta;

7) neovlašćeno ukloniti napravu postavljenu radi zaštite železničkog saobraćaja na mestu odronjavanja, na mestu bujice ili na mestu izloženom vejavicama i jakim vetrovima;

8) unositi materije ili predmete u putnička kola, prostorije železničkih službenih mesta namenjenih putnicima, kojima bi se mogla ugroziti bezbednost putnika i drugih lica ili im se naneti šteta;

9) upotrebiti uređaj za kočenje radi zaustavljanja voza, osim u slučaju ugrožavanja bezbednosti voza, putnika i drugih lica;

10) ometati rad čuvara pruge, putnog prelaza, mosta, tunela ili drugog železničkog radnika u obavljanju poslova;

11) pored železničke pruge, a naročito u blizini signala i signalnih oznaka, saditi visoko drveće i postavljati znakove, oznake, izvore svetlosti koji daju obojenu svetlost ili bilo koje druge naprave koje bojom, oblikom i svetlošću ili na drugi način otežavaju uočavanje signala i signalnih oznaka ili koje mogu dovesti u zabludu železničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

Upravljač, u slučajevima iz stava 1. tačka 11) ovog člana, ima pravo da bez posebnog odobrenja ukloni drveće ili objekte koji mogu da dovedu u zabludu železničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

Upravljač je dužan da na mestima odronjavanja, na mestima bujica i na mestima izloženim vejavicama i jakim vetrovima, na kojima može doći do ometanja ili ugrožavanja železničkog saobraćaja, samostalno ili zajedno sa drugim licem, blagovremeno preduzima mere tehničke i fizičke zaštite železničke infrastrukture od elementarnih nepogoda radi bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja.

U slučajevima iz stava 3. ovog člana, upravljač ima pravo da bez posebnog odobrenja vlasnika zemljišta postavlja i održava privremene zaštitne naprave i privremeno smešta materijal i druga sredstva na zemljištu u zaštitnom pružnom pojasu ako je to potrebno radi preduzimanja mera za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, odnosno za uspostavljanje železničkog saobraćaja.

Kad prestanu razlozi iz stava 4. ovog člana, upravljač je dužan da sa zemljišta u zaštitnom pružnom pojasu ukloni privremene zaštitne naprave, materijal i druga sredstva.

Upravljač je dužan da plati vlasniku zemljišta naknadu za korišćenje zemljišta u slučaju iz stava 4. ovog člana, u skladu sa propisima kojima se uređuje pitanje naknade u slučaju ograničenja prava svojine.

Postavljanje kablova, električnih vodova niskog napona za osvetljavanje, telegrafskih i telefonskih vazdušnih linija i vodova, tramvajskih i trolebuskih kontaktnih vodova i postrojenja, kanalizacija i cevovoda i drugih vodova i sličnih objekata i postrojenja u infrastrukturnom pojasu vrši se isključivo na osnovu ugovora koji zaključuju upravljač i investitor postavljanja navedenih objekata i postrojenja.

XVII. INDUSTRIJSKA ŽELEZNICA, INDUSTRIJSKI KOLOSECI I TURISTIČKO-MUZEJSKA ŽELEZNICA

Priključenje industrijske železnice na javnu železničku infrastrukturu

Član 135.

Pruga industrijske železnice može se priključiti na javnu železničku infrastrukturu.

Način priključenja i saobraćajno-tehničke uslove za priključenje pruge industrijske železnice na javnu železničku infrastrukturu, kao i mere bezbednosti koje treba sprovesti u vezi sa priključenjem, utvrđuje upravljač.

~~Održavanje odvojne skretnice i mesta priključenja vrši upravljač shodno posebnom ugovoru, a troškove održavanja snosi vlasnik industrijske železnice.~~

Tehnički uslovi

Član 136.

Poluprečnik krivine na pruzi industrijske železnice normalnog koloseka na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 180 m, a na glavnom prolaznom koloseku najmanje 250 m.

Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi industrijske železnice može biti manji od 180 m, ali ne manji od 100 m, s tim da deo pruge koja se nalazi u krivini mora imati specijalnu konstrukciju gornjeg stroja koja omogućava bezbedno kretanje vozova.

~~Dozvoljena masa po osovini na pruzi industrijske železnice normalnog koloseka iznosi najmanje 15 t.~~

DOZVOLJENA MASA PO OSOVINI NA PRUZI INDUSTRIJSKE ŽELEZNICE NORMALNOG KOLOSEKA IZNOSI NAJMANJE 16 T, A DOZVOLJENA MASA PO DUŽNOM METRU IZNOSI NAJMANJE 6,4 T.

Shodna primena

Član 137.

Odredbe ovog zakona koje se shodno primenjuju i na industrijske železnice normalnog koloseka su:

- 1) izdavanje dozvole za korišćenje podsistema i delova podsistema (čl. 22–33);
- 2) tehnički uslovi koje moraju ispunjavati železničke pruge, održavanje železničkih pruga, odvajanje železničkih pruga i mere bezbednosti pri izvođenju radova na železničkoj pruzi (član 54. i čl. 56–58), IZUZEV TEHNIČKIH USLOVA KOJI SU PROPISANI ČLANOM 136. OVOG ZAKONA;
- 3) stabilna postrojenja električne vuče i njihovo održavanje (čl. 59–61);
- 4) signalno-sigurnosni uređaji i njihovo održavanje (čl. 62–63);

- 5) sistem signalizacije (član 64);
- 6) telekomunikacioni uređaji i njihovo održavanje (čl. 65–66);
- 7) regulisanje i upravljanje saobraćajem (čl. 67–74);
- 8) vozila i održavanje vozila (čl. 75–83);
- 9) uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici (čl. 84–106);
- 10) ukupno radno vreme, ukupno trajanje smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmori i raspored u smenama voznog i staničnog osoblja (čl. 107–116);
- 11) unutrašnji nadzor (član 117);
- 12) istraživanje nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA (čl. 119–127);
- 13) ukrštanje železničke pruge i puta (čl. 128–130);
- 14) ograničavanje pristupa i kretanja (član 132).

2. Industrijski kolosek

Član 139.

Industrijski kolosek može se priključiti na javnu železničku infrastrukturu.

Način priključenja i saobraćajno-tehničke uslove za priključenje industrijskog koloseka na javnu železničku infrastrukturu, kao i mere bezbednosti koje treba sprovesti u vezi sa priključenjem, utvrđuje upravljač.

SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKI USLOVI I MERE BEZBEDNOSTI ZA PRIKLJUČENJE INDUSTRIJSKOG KOLOSEKA NA JAVNU ŽELEZNIČKU INFRASTRUKTURU OBUHVATAJU:

- 1) MESTO PRIKLJUČENJA;
- 2) VRSTU, OSIGURANJE I ZAŠTITU ODVOJNE SKRETNICE;
- 3) MINIMALNU DOZVOLJENU MASU PO OSOVINI I DUŽNOM METRU NA INDUSTRIJSKOM KOLOSEKU;
- 4) NEOPHODNA SREDSTVA VEZE IZMEĐU NADZORNE STANICE I INDUSTRIJSKOG KOLOSEKA;
- 5) UPOZNAVANJE OSOBLJA VUČNOG VOZILA ŽELEZNIČKOG PREVOZNIKA KOJI POSLUŽUJE INDUSTRIJSKI KOLOSEK SA MESNIM PRILIKAMA NA INDUSTRIJSKOM KOLOSEKU;
- 6) UPOZNAVANJE MANEVARSKOG OSOBLJA VLASNIKA, ODNOSNO KORISNIKA INDUSTRIJSKOG KOLOSEKA SA POSLOVNIM REDOM NADZORNE STANICE;
- 7) UPOZNAVANJE MANEVARSKOG OSOBLJA VLASNIKA, ODNOSNO KORISNIKA INDUSTRIJSKOG KOLOSEKA SA PRUGOM, UKOLIKO SE INDUSTRIJSKI KOLOSEK PRIKLJUČUJE NA OTVORENU PRUGU;

Industrijski kolosek može se priključiti na drugi industrijski kolosek pod uslovima koje utvrđuje vlasnik industrijskog koloseka na koji se priključuje drugi industrijski kolosek.

Direkcija propisuje stručne uslove koje treba da ispune radnici vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka za vršenje pojedinih poslova na industrijskim kolosecima.

Održavanje industrijskog koloseka

Član 140.

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka odgovoran je za održavanje industrijskog koloseka.

~~Održavanje odvojne skretnice i mesta priključenja vrši se shodno posebnom ugovoru, a troškove održavanja snosi vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka.~~

Istraživanje nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA na industrijskom koloseku

Član 142.

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka dužan je da izvrši istraživanje nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA nastalih na industrijskom koloseku. Telo za istrage istražuje i ozbiljne nesreće na industrijskom koloseku.

Na način istraživanja nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA na industrijskom koloseku, shodno se primenjuju čl. 119–127. ovog zakona.

Tehnički uslovi za industrijski kolosek

Član 143.

Tehnički uslovi koje mora da ispuni industrijski kolosek su:

1) širina industrijskog koloseka iznosi 1435 mm, s tim što ne može biti manja od 1430 mm niti veća od ~~1450~~ 1470 mm, uključujući i proširenje koloseka u krivini;

2) poluprečnik krivine industrijskog koloseka iznosi najmanje 180 m odnosno ~~izuzetno 80 m na odstojanju ispred utovarno/istovarnog mesta~~; POLUPREČNIK KRIVINE INDUSTRIJSKOG KOLOSEKA MOŽE IZNOSITI I MANJE OD 180 M UZ PRIMENU POSEBNIH KONSTRUKTIVNIH REŠENJA;

3) nagib nivelete na utovarno/istovarnim mestima industrijskog koloseka iznosi najviše 1,5 ‰;

4) dozvoljena masa po osovini novoizgrađenih i obnovljenih ili unapređenih industrijskih koloseka iznosi najmanje 20 t po osovini, a masa po dužnom metru najmanje 6,4 t.

Druge tehničke uslove koje moraju ispunjavati industrijski koloseci propisuje Direkcija.

3. Turističko-muzejska železnica

Član 145.

~~Akt o uslovima za izgradnju i održavanje turističko-muzejske železnice i vozila koja saobraćaju na toj železnici, kao i način regulisanja železničkog saobraćaja donosi upravljač turističko-muzejske železnice uz saglasnost Direkcije.~~

~~Direkcija propisuje sadržinu akta iz stava 1. ovog člana.~~

UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE, UZ SAGLASNOST DIREKCIJE, DONOSI AKT O ODRŽAVANJU PODSISTEMA TURISTIČKO-MUZEJSKE ŽELEZNICE, KAO I NAČIN REGULISANJA ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA NA TOJ ŽELEZNICI.

DIREKCIJA PROPISUJE SADRŽINU AKTA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA.

XIX. KAZNE NE ODREDBE

Član 147.

Novčanom kaznom od 700.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaje privredno društvo ili drugo pravno lice ako:

1) zabranjuje, ograničava ili sprečava stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom ili zahteva ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu (član 13. stav 3);

2) ne omogući početak zahtevanog eksploatacionog ispitivanja u roku od tri meseca od dana podnošenja zahteva (član 16. stav 6);

3) zabranjuje, ograničava ili sprečava izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podsistema koji čine železnički sistem i ispunjavaju osnovne zahteve ili zahteva ponovno vršenje provera koje su već izvršene (član 18. stav 2);

4) ne vrši periodične provere u skladu sa članom 19. stav 12. ovog zakona;

5) ne dozvoli prijavljenom telu pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima delova, montažnim pogonima, postrojenjima za ispitivanje i testiranje i sličnim objektima ili ne da na uvid svu potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 19. stav 13);

6) pusti u rad i koristi na železničkim prugama Republike Srbije strukturne podsisteme, činioce interoperabilnosti i elemente strukturnih podsistema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi bez dozvole za korišćenje (član 22. stav 1);

7) koristi železnička vozila koja nemaju dozvolu za tip (član 23. stav 1);

8) koristi vozila bez pojedinačne dozvole za korišćenje (član 23. stav 7);

9) obavlja tehnički pregled vozila bez sertifikata o ispunjenosti uslova (član 24);

10) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Republici Srbiji (član 30. stav 1);

11) obnovi ili unapredi strukturni podsistem, činilac interoperabilnosti ili element podsistema, a prethodno ne dostavi Direkciji kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta (član 32. stav 1);

12) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 33. stav 5);

13) ne dostavi Direkciji podatke o vozilima za koje je izdata dozvola za korišćenje (član 34. stav 4);

14) bez odlaganja ne prijavi Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registracije vozila (član 34. stav 6);

15) ne dostavi Direkciji podatke za Registar infrastrukture ili te podatke dostavlja neažurno (član 36. stav 5);

16) ne obezbedi bezbednu eksploataciju železničkog sistema i kontrolu rizika povezanih sa njom, u skladu sa članom 37. stav 2. ovog zakona;

17) ne obezbedi bezbedno funkcionisanje svog dela železničkog sistema uključujući u to snabdevanje materijalom i ugovaranje usluga (član 37. stav 3);

18) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbednošću u skladu sa članom 42. ovog zakona;

19) ne omogući Direkciji nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača u skladu sa članom 43. ovog zakona;

20) obavlja prevoz, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz (član 44. stav 1);

21) obavlja prevoz, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz (član 45. stav 1);

22) ne obavesti Direkciju o svim većim promenama u uslovima odgovarajućeg dela sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i o uvođenju nove kategorije osoblja ili nove vrste vozila u skladu sa članom 46. stav 7. ovog zakona;

23) pruža železničke transportne usluge u Republici Srbiji, a ne poseduje dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo B (član 47. stav 2);

24) upravlja železničkom infrastrukturom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom (član 49. stav 1);

25) upravlja industrijskom železnicom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice (član 50. stav 1);

26) ne ažurira sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa članom 51. stav 5. ovog zakona;

27) železničke stanice ili druga službena mesta ne ispunjavaju uslove iz člana 55. ovog zakona;

28) ne održava gornji i donji stroj železničkih pruga javne železničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 56. stav 1);

29) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova u skladu sa članom 56. stav 3. ovog zakona;

30) se železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek ne odvaja u skladu sa članom 57. ovog zakona;

31) ne primeni mere bezbednosti iz člana 58. ovog zakona;

32) ne primeni mere bezbednosti na elektrificiranim prugama iz člana 60. ovog zakona;

33) vrši održavanje stabilnih postrojenja električne vuče, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 61. stav 3. ovog zakona;

34) službena mesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje železničkog saobraćaja nisu opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima u skladu sa članom 62. ovog zakona;

35) ne održava signalno-sigurnosne uređaje u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 63. stav 1);

36) vrši održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 63. stav 5. ovog zakona;

37) železničke pruge za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h nisu opremljene pružnim uređajima preko kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra (član 65. stav 2);

38) ne održava železničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 66. stav 1);

39) vrši održavanje železničke telekomunikacione mreže, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 66. stav 5. ovog zakona;

40) postupi suprotno članu 69. st. 1. i 6. ovog zakona;

41) nepravilno sastavi voz ili ne proverí tehničku ispravnost vozila u njegovom sastavu (član 69. stav 2);

42) brzina voza nije u skladu sa članom 70. ovog zakona;

43) ne vodi evidencije iz člana 73. stav 1. ovog zakona;

44) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 75. ovog zakona;

45) železnička vozila kojima se obavlja prevoz nisu opremljena kočnim uređajima u skladu sa članom 76. ovog zakona;

46) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju tehničkoj dokumentaciji za odobreni tip vozila (član 77);

47) vučna vozila kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 78. ovog zakona;

48) putnička kola kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 79. ovog zakona;

49) postupi suprotno članu 80. st. 4. i 5. ovog zakona;

50) je zaduženo za održavanje teretnih kola, a nije sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF (član 81. stav 1);

51) se vozila kojima se obavlja prevoz ne održavaju u stanju koje osigurava bezbedan železnički saobraćaj (član 82. stav 1);

52) obavlja delatnost održavanja vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 83. stav 2. ovog zakona;

53) železnički radnici nisu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u železničkom saobraćaju (član 85. stav 1);

54) stručno osposobljava železničke radnike, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 86. stav 5. ovog zakona;

55) dozvoli obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveri znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena (član 88. stav 3);

56) vučnim vozilom upravlja lice bez dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 91. stav 1);

57) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 91. stav 11);

58) vučnim vozilom upravlja lice koje ne poseduje dodatno ovlašćenje da upravlja vučnim vozilom (član 93. stav 2);

59) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim ovlašćenjima (član 94. stav 4);

60) ne preduzme mere naložene od strane Direkcije ili o tome ne obavesti tu direkciju u skladu sa članom 94. stav 5. ovog zakona;

61) regulisanje železničkog saobraćaja obavlja lice bez dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja (član 98. stav 1);

62) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 104. stav 2);

63) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 105. stav 1);

64) smena staničnog osoblja traje duže od vremena iz člana 108. ovog zakona;

65) dnevni odmor staničnog osoblja između dve uzastopne smene traje manje od 12 časova (član 109);

66) smena voznog osoblja traje više od vremena iz čl. 112. i 113. ovog zakona;

67) dnevni odmor voznog osoblja traje ~~više~~ MANJE od vremena iz člana 114. st. 1. i 2. ovog zakona;

68) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 107–114. ovog zakona (član 115. stav 2);

68A) NE OMOGUĆI VREME UPRAVLJANJA VUČNIM VOZILOM IZ ČLANA 116A STAV 3. OVOG ZAKONA;

69) ne organizuje unutrašnji nadzor u skladu sa članom 117. ovog zakona;

70) ne omogući telu za istrage da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke u skladu sa članom 120. stav 1. ovog zakona;

71) pri istrazi nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA ne izvrši neku od obaveza iz člana 125. ovog zakona;

72) ne spasava lica i ne pomaže povređenim pri nesrećama (član 126. stav 1);

73) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i železničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne sarađuje u spasavanju povređenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbednosti tokom spasavanja (član 126. stav 2);

74) na železničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nisu postavljeni propisani signalni znakovi za obaveštenje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu (član 128. stav 4);

75) postupi suprotno članu 129. ovog zakona;

76) ne sprovede propisane mere za bezbedan saobraćaj ili ako se putni prelazi ne održavaju u stanju kojim se obezbeđuje bezbedno odvijanje saobraćaja (član 130. stav 1);

77) ne zaključi ugovor iz člana 130. stav 5. ovog zakona;

~~78) postupi suprotno članu 133. st. 1, 3. i 5. ovog zakona ili ne zaključi ugovor iz stava 7. ovog člana;~~

78) POSTUPI SUPROTNO ČLANU 133. ST. 1, 2, 3. I 5. OVOG ZAKONA ILI NE ZAKLJUČI UGOVOR IZ STAVA 7. OVOG ČLANA;

79) železnički saobraćaj na industrijskim železnicama ne vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 134. stav 1);

80) ne zaključi poseban ugovor iz člana 135. stav 3. ovog zakona;

81) ne održava industrijski kolosek (član 140. stav 1);

82) ne zaključi poseban ugovor iz člana 140. stav 2. ovog zakona;

83) koristi vučno vozilo na industrijskom koloseku, a ne poseduje dozvolu za korišćenje (član 141);

84) ne izvrši nalog inspektora (član 146).

Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom kaznom od 50.000 do 100.000 dinara i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu.

Novčanom kaznom od 200.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

~~Novčanom kaznom od 30.000 do 100.000 dinara kazniće se fizičko lice za prekršaj iz stava 1. tač. 41), 42), 50), 56), 57), 61), 70), 72), 73), 77) i 81) ovog člana.~~

NOVČANOM KAZNOM OD 30.000 DO 150.000 DINARA KAZNIĆE SE FIZIČKO LICE ZA PREKRŠAJ IZ STAVA 1. TAČ. 41), 42), 50), 56), 57), 61), 70), 72), 73), 77) , 78) I 81) OVOG ČLANA.

Član 148.

Novčanom kaznom od 500.000 do 1.500.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:

1) ne podnese Direkciji zahtev za odstupanje ili ne priloži dokumente iz člana 11. stav 3. ovog zakona;

2) ne dostavi Direkciji spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja (član 11. stav 4);

3) ne sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 19. stav 5);

4) ne označi vozila brojem koji mu je dodeljen (član 26. stav 4);

5) ne obezbedi izvršenje testova u skladu sa članom 27. stav 8. ovog zakona;

6) ne označi vozila brojem koji mu je dodeljen (član 29. stav 4);

7) ne obezbedi izvršenje testova u skladu sa članom 30. stav 9. ovog zakona;

8) ne dostavi Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu ili taj izveštaj ne sadrži elemente u skladu sa članom 38. stav 3. ovog zakona;

9) u godišnjem izveštaju iz člana 38. stav 3. ovog zakona ne opišu i svoja iskustva u vezi primene zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika (član 39. stav 18);

10) ne donese akt iz člana 63. stav 3. ovog zakona;

11) se signali, signalne oznake i oznake na pruži ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih železnički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vreme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 64. stav 3);

12) ne donese akt iz člana 66. stav 3. ovog zakona;

13) ne donese poslovni red stanice u skladu sa članom 68. stav 1. ovog zakona;

14) ne dostavi upravljaču podatke iz člana 68. stav 2. ovog zakona;

15) opremanje i osvetljavanje voza nije u skladu sa članom 72. ovog zakona;

16) koristi vozilo, a nije određeno lice za njegovo održavanje (član 80. stav 1);

17) se u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima dodatno ovlašćenje za određeni deo železničke infrastrukture ili upravljač nije unapred obavešten o tome (član 93. stav 4);

18) bez odlaganja ne ažurira dodatno ovlašćenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu železničku infrastrukturu (član 93. stav 11);

19) postupi suprotno članu 95. stav 3. ovog zakona;

20) mašinovođi ne da pravo pristupa njegovim podacima iz registra poslodavca ili mu, na njegov zahtev, ne dostavi te podatke (član 95. stav 4);

21) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o prestanku radnog odnosa mašinovođe (član 96. stav 1);

22) ne izda overenu kopiju dodatnog ovlašćenja ili ne vrati sva dokumenta o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 96. stav 4);

23) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje železničkog saobraćaja (član 98. stav 6);

24) železničkog radnika ne upute na redovni zdravstveni pregled pre isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 101. stav 2);

25) ne uputi železničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 102. stav 1);

26) ne organizuje proveru psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika na način iz člana 105. stav 5. ovog zakona;

27) u obrtnim jedinicama ne obezbedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 114. stav 4);

28) ne donese akt iz člana 116. ovog zakona;

28A) AKO NE OBEZBEDI USLOVE VOZNOM OSOBLJU U PREKOGRANIČNOM SAOBRAĆAJU U SKLADU SA ČLANOM 116A STAV 3. OVOG ZAKONA;

29) se prelazak preko železničke pruge vrši suprotno članu 128. stav 1. ovog zakona;

30) ne izvrši istraživanje nesreća i ~~incidenata~~ NEZGODA nastalih na industrijskom koloseku (član 142. stav 1);

31) ne donese akt o izgradnji i održavanju industrijskog koloseka, o tehničkim karakteristikama vozila, kao i o načinu posluživanja tog koloseka (član 144. stav 3);

~~32) ne donese akt o uslovima za izgradnju i održavanje turističko-muzejske železnice i vozila koja saobraćaju na toj železnici, kao i o načinu regulisanja železničkog saobraćaja (član 145)~~

32) NE DONESE AKT IZ STAVA 1. ČLANA 145. OVOG ZAKONA.

Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom kaznom od 30.000 do 80.000 dinara i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu.

Novčanom kaznom od 100.000 do 300.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 20.000 do 80.000 dinara kazniće se fizičko lice za prekršaj iz stava 1. tačka 29) ovog člana.

Član 149.

Novčanom kaznom od 20.000 do ~~80.000 dinara~~ 150.000 DINARA kazniće se fizičko lice ako:

1) se železnički radnici i druga lica na koje se signalni znaci odnose ne pridržavaju naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 64. stav 2);

2) ne obavlja redovne i vanredne provere stručne osposobljenosti železničkih radnika u skladu sa članom 88. st. 1. i 2. ovog zakona;

3) ne podnese zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole u slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli (član 91. stav 9);

4) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dozvolu ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 91. stav 14);

5) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dodatno ovlašćenje ili ga ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 93. stav 12);

6) lice koje reguliše železnički saobraćaj, u toku obavljanja tih poslova, kod sebe nema dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 98. stav 4);

7) pri obavljanju svojih poslova i zadataka železnički radnik ne ispunjava posebne zdravstvene uslove propisane ovim zakonom ili nije psihički i fizički sposoban za obavljanje tih poslova i zadataka (član 99. stav 1);

8) se lice koje se stručno osposobljava za vršenje određenih poslova železničkog radnika ili železnički radnik ne podvrgne zdravstvenom pregledu u skladu sa članom 100. ovog zakona;

9) železnički radnik postupi suprotno članu 105. st. 2. i 3. ovog zakona;

10) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 106. stav 2);

11) započne obavljanje poslova ili nastavi obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 107–114. ovog zakona (član 115. stav 1);

12) ne nose službeno odelo i službene oznake u skladu sa članom 118. ovog zakona;

13) prelazak preko železničke pruge vrši suprotno članu 128. stav 2. ovog zakona;

14) se ne pridržava propisanog unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju (član 131. stav 1);

15) postupi suprotno članu 131. st. 3, 4. i 5. ovog zakona;

16) postupi suprotno članu 132. st. 2, 4. i 5. ovog zakona;

**IZJAVA
O USKLAĐENOSTI PREDLOGA ZAKONA O IZMENAMA I DOPUNAMA ZAKONA
O BEZBEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNICE
SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE**

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa

Ovlašćeni predlagač: Vlada

Obrađivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

2. Naziv propisa

Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice

Draft Law on Amendments and supplements to the Law on railway safety and interoperability

3. Usklađenost propisa s odredbama Zakona o potvrđivanju Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum), odnosno s odredbama Prelaznog sporazuma o trgovini i trgovinskim pitanjima između Evropske zajednice, sa jedne strane, i Republike Srbije, sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Prelazni sporazum):

a) Odredba Sporazuma i Prelaznog sporazuma koja se odnose na normativnu sadržinu propisa

Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 1.

Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 6.

Sporazum, Naslov VIII, Politike saradnje, član 108. Transport

Sporazum, Protokol 4, član 10.

b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma i Prelaznog sporazuma

Opšti rok

v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma i Prelaznog sporazuma

Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 1. – ispunjava u potpunosti

Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 6. – ispunjava u potpunosti

Sporazum, Naslov VIII, Politike saradnje, član 108. Transport – ispunjava u potpunosti

Sporazum, Protokol 4, član 10. – ispunjava u potpunosti

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

/

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

Mesto u strukturi NPAA – Poglavlje 3. Sposobnost preuzimanja članstva u EU- potpoglavlje 3.14.1. Kopneni transport - 3.14.1.2. Železnički transport

Identifikaciona oznaka 2014-96

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:

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

Ugovor o funkcionisanju Evropske unije, Deo treći, Politike zajednice i unutrašnje mere, Naslov VI – Transport, član 91. stav 1. tačka c) i d) – potpuno usklađeno

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

Direktiva 2008/57/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta od 17. juna 2008. o interoperabilnosti železničkog sistema u Zajednici, Službeni list EU 191

Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community, OJ L 191

32008L0057

32009L0131

32011L0018

32013L0009

32014L0038

32014L0106

delimično usklađeno

Direktiva Saveta 2005/47/EZ od 18. jula 2005. godine o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije radnika u transportu

(ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru, Službeni list EU 195

Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector, OJ L 195

32005L0047

potpuno usklađeno

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

Nema drugih izvora

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost

U daljem tekstu Predloga zakona i Direktive se pojedine definicije ne pominju što je razlog zašto nisu unete u tekst Predloga zakona, odnosno u našem zakonodavnom sistemu nije prihvatljivo definisanje pojmova koji nisu sadržani u tekstu propisa. Takođe, neusklađena je i odredba Direktive koja se odnosi na vozila koja dolaze ili odlaze u treće zemlju, kojima se širina koloseka razlikuje od one u glavnoj železničkoj mreži unutar Zajednice jer nije bitna za sistem železnice u Republici Srbiji pošto je širina koloseka ista kao u mreži unutar Zajednice.

Pojedine odredbe Direktive su delimično usklađene jer je potpuna usklađenost sa odredbama Direktive predviđena kroz donošenje podzakonskih akata shodno Predlogu zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice.

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

2017.godina

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

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

Da

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

Da, na engleski jezik.

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

Nacrt zakona poslat je na mišljenje Evropskoj komisiji. Dobijene su primedbe koje su implementirane u Predlog zakona.

P R E D L O G

1. Direktiva 2005/47/EZ Evropskog Parlamenta od 18. jula 2005. godine o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije transportnih radnika (ETF) o određenim pitanjima uslova rada voznog osoblja u prekograničnom železničkom saobraćaju Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector						
2. "CELEX" oznaka EU propisa <u>32005L0047</u>						
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Ovlašćeni predlagač: Vlada Obrađivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture						
4. datum izrade tabele 02.04.2015.						
5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice Draft Law on Amendments and supplements to the Law on Railway Safety and Interoperability						
6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2014-96						
7.						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa R. Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1	Cilj ove Direktive je sprovođenje Sporazuma zaključenog 27. januara 2004. između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske			Potpuno usklađeno		. Svrha ove direktive je preneti kroz odredbe Predloga zakona o izmenama i dopunama zakona o bezbednosti i interoperabilnosti

	<p>federacije transportnih radnika (ETF) o određenim pitanjima uslova rada voznog osoblja u prekograničnom železničkom saobraćaju.</p> <p>Tekst Sporazuma se nalazi u Aneksu ove Direktive</p>					<p>železnice.</p> <p>Prikaz usklađenosti izvršen je niže u tabeli prilikom predavljanja Aneksa</p>
2.1	<p>1. Države članice mogu se pridržavati postojećih odredaba ili doneti povoljnije odredbe od propisanih ovom Direktivom</p>			NEPRENOSIVO	Diskreciona odredba	
2.2	<p>2. Sprovođenje ove Direktive ne sme ni u kom slučaju predstavljati razloge za opravdanje smanjenja opšteg nivoa zaštite radnika obuhvaćenih ovom Direktivom. Ovim se ne dovode u pitanje prava država članica i/ili rukovodstva i radnika, da, u svetlu novih okolnosti, donesu drugačije</p>	02		Potpuno usklađeno		<p>Ovo su opšta prava definisana u Zakonu o radu koji je osnovni Zakon koji uređuje prava radnika</p>

	zakonske, regulatorne ili ugovorne mere od onih koje su na snazi u momentu donošenja ove Direktive, ukoliko se time poštuju minimalni zahtevi utvrđeni ovom Direktivom.					
3	Ne dovodeći u pitanje odredbe Sporazuma koje se odnose na praćenje i procenu od strane potpisnica, Komisija će pre 27. jula 2011., nakon konsultacija sa menadžmentom i radnicima na evropskom nivou, podneti izveštaj Evropskom parlamentu i Veću o implementaciji ove Direktive u kontekstu razvoja železničkog sektora.			NEPRENOSIVO	Obaveze EU institucija	

4.1.	Države članice odrediće sankcije za kršenje nacionalnih odredbi donesenih u skladu sa ovom Direktivom i preduzeti sve potrebne mere kako bi osigurale sprovođenje. Sankcije moraju biti efikasne, proporcionalne i delotvorne.	01 69.2.	U članu 147. u stavu 1. posle tačke 68) dodaje se tačka 68a) koja glasi: 68a) NE OMOGUĆI VREME UPRAVLJANJA VUČNIM VOZILOM IZ ČLANA 116A. STAV 3. OVOG ZAKONA;	Potpuno usklađeno		
------	--	-------------	---	-------------------	--	--

4.2.	Države članice obavješavaju Komisiju o tim odredbama do 27. jula 2008. I obavješavaju o svim daljim izmenama tih odredaba.			NEPRENOSIV O	Odredba je po pravnoj prirodi takva da je mogu implementirati države članice	
5	Države članice će, nakon konsultacija sa socijalnim partnerima, doneti zakone i podzakonske akte potrebne za usklađivanje sa ovom Direktivom do 27. jula 2008. godine ili osigurati da socijalni partneri do tog datuma donesu potrebne odredbe u vidu Sporazuma. Tekstove tih odredaba će odmah prosleđivati Komisiji.			NEPRENOSIV O	Odredba je po pravnoj prirodi takva da je mogu implementirati države članice.	

	Države članice preduzeće sve potrebne mere kako bi omogućile da u svakom trenutku garantuju rezultat koji zahteva ova Direktiva i o tome obaveste Komisiju. Kada države članice donose ove mere, pozivaju se na ovu Direktivu. Način na koji se pozivaju na Direktivu određuju države članice.					
6	Ova Direktiva stupa na snagu na dan objavljivanja u Službenom listu Evropske Unije.			NEPRENOSIVO	Prelazne i završne odredbe	
7	Ova Direktiva upućena je državama članicama			NEPRENOSIVO	Prelazne i završne odredbe	
A.1.	Područje primene	01 58.	Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je železničkom prevozniku potreban dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz deo b za pružanje transportnih usluga u drugoj državi. Saobraćaj između	Potpuno usklađeno		

			graničnih stanica definisanih međudržavnim sporazumima ne smatra se interoperabilnim prekograničnim saobraćajem bez obzira na rastojanje graničnih stanica od granice.			
A.2.1.1.	„interoperabilne prekogranične usluge”: prekogranične usluge za koje je Direktivom 2001/14/EZ predviđeno da se od železničkih prevoznika traži najmanje dva rešenja o bezbednosti;	01 58.	Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je železničkom prevozniku potreban dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz deo b za pružanje transportnih usluga u drugoj državi.			
A.2.1.2.	„mobilni radnik koji obavlja interoperabilne prekogranične usluge”: svaki radnik koji je član osoblja voza, koji je raspoređen interoperabilnim prekograničnim uslugama u trajanju više od jednog sata na u toku dnevne smene;	01 1.4. 58.	Tačka 5) menja se i glasi: „5) <i>Vozno osoblje</i> je osoblje vučnog vozila i vozopratno osoblje;”. Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je železničkom prevozniku	Potpuno usklađeno		

			potreban dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz deo b za pružanje transportnih usluga u drugoj državi.			
A.2.1.3.	„radno vreme”: svako vremensko razdoblje tokom kojeg radnik radi po nalogu poslodavca i koji izvršava svoje poslove i zadatke u skladu sa nacionalnim pravom i/ili praksom;	0250.1.	Radno vreme je vremenski period u kome je zaposleni dužan, odnosno raspoloživ da obavlja poslove prema nalogima poslodavca na mestu gde se poslovi obavljaju, u skladu sa zakonom	Potpuno usklađeno		
A.2.1.4.	4. „vreme odmora”: svako vremensko razdoblje koje nije radno vreme;	0264.	Zaposleni koji radi najmanje šest časova dnevno ima pravo na odmor u toku dnevnog rada u trajanju od najmanje 30 minuta. Zaposleni koji radi duže od četiri, a kraće od šest časova dnevno ima pravo na odmor u toku rada u trajanju od najmanje 15 minuta. Zaposleni koji radi duže od 10 časova dnevno, ima pravo na odmor u toku rada u trajanju od najmanje 45 minuta. Odmor u toku dnevnog rada ne može da se koristi na početku i na kraju radnog	Potpuno usklađeno		Ne postoji izričita definicija ali kroz navedene članove 64-70. Zakona o radu je potpuna usklađenost sa odredbom Direktive

			<p>vremena. Vreme odmora iz st. 1-3. ovog člana uračunava se u radno vreme.</p>			
		65.	<p>Odmor u toku dnevnog rada organizuje se na način kojim se obezbeđuje da se rad ne prekida, ako priroda posla ne dozvoljava prekid rada, kao i ako se radi sa strankama. Odluku o rasporedu korišćenja odmora u toku dnevnog rada donosi poslodavac.</p>			
		66.	<p>Zaposleni ima pravo na odmor u trajanju od najmanje 12 časova neprekidno u okviru 24 časa, ako ovim zakonom nije drukčije određeno.</p> <p>Zaposleni koji radi u smislu člana 57. ovog zakona ima pravo na odmor u okviru 24 časa u neprekidnom trajanju od najmanje 11 časova.</p> <p>Zaposleni ima pravo na nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa neprekidno</p>			

		67.	<p>kojem se dodaje vreme odmora iz člana 66. ovog zakona, ako zakonom nije drukčije određeno.</p> <p>Nedeljni odmor se, po pravilu, koristi nedeljom. Poslodavac može da odredi drugi dan za korišćenje nedeljnog odmora ako priroda posla i organizacija rada to zahteva.</p> <p>Izuzetno od stava 1. ovog člana, zaposleni koji zbog obavljanja posla u različitim smenama ili u preraspodeli radnog vremena ne može da koristi odmor u trajanju utvrđenom u stavu 1. ovog člana, ima pravo na nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa neprekidno.</p> <p>Ako je neophodno da zaposleni radi na dan svog nedeljnog odmora, poslodavac je dužan da mu obezbedi odmor u trajanju od najmanje 24 časa neprekidno u toku naredne nedelje.</p> <p>Zaposleni ima pravo na godišnji odmor u skladu sa</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

		68.	<p>ovim zakonom.</p> <p>Zaposleni stiče pravo na korišćenje godišnjeg odmora u kalendarskoj godini posle mesec dana neprekidnog rada od dana zasnivanja radnog odnosa kod poslodavca.</p> <p>Pod neprekidnim radom smatra se i vreme privremene sprečenosti za rad u smislu propisa o zdravstvenom osiguranju i odsustva sa rada uz naknadu zarade.</p> <p>Zaposleni ne može da se odrekne prava na godišnji odmor, niti mu se to pravo može uskratiti ili zameniti novčanom naknadom, osim u slučaju prestanka radnog odnosa u skladu sa ovim zakonom.</p>			
		69.	<p>U svakoj kalendarskoj godini zaposleni ima pravo na godišnji odmor u trajanju utvrđenom opštim aktom i ugovorom o radu, a najmanje 20 radnih dana.</p> <p>Dužina godišnjeg odmora utvrđuje se tako što se zakonski minimum od 20 radnih dana uvećava po</p>			

		70.	<p>osnovu doprinosa na radu, uslova rada, radnog iskustva, stručne spreme zaposlenog i drugih kriterijuma utvrđenih opštim aktom ili ugovorom o radu.</p> <p>Pri utvrđivanju dužine godišnjeg odmora radna nedelja računa se kao pet radnih dana.</p> <p>Praznici koji su neradni dani u skladu sa zakonom, odsustvo sa rada uz naknadu zarade i privremena sprečenost za rad u skladu sa propisima o zdravstvenom osiguranju ne uračunavaju se u dane godišnjeg odmora.</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

A.2.1.5.	5. „noćni rad”: svako vremensko razdoblje ne manje od sedam sati, kako je određeno nacionalnim pravom, i koje u svakom slučaju mora uključivati vreme između ponoći i 5 sati pre podne;	02 62.1.	Rad koji se obavlja u vremenu od 22,00 časa do 6,00 časova narednog dana smatra se radom noću. Zaposlenom koji radi noću najmanje tri časa svakog radnog dana ili trećinu punog radnog vremena u toku jedne radne nedelje poslodavac je dužan da obezbedi obavljanje poslova u toku dana ako bi, po mišljenju nadležnog zdravstvenog organa, takav rad doveo do pogoršanja njegovog zdravstvenog stanja.	Potpuno usklađeno		
A.2.1.6.	6. „noćna smena”: svaka	02	Rad u smenama je	Potpuno		

	smena od najmanje tri sata tokom noćnog rada;	63.	<p>organizacija rada kod poslodavca prema kojoj se zaposleni na istim poslovima smenjuju prema utvrđenom rasporedu, pri čemu izmena smena može da bude kontinuirana ili sa prekidima tokom određenog perioda dana ili nedelja.</p> <p>Zaposleni koji radi u smenama je zaposleni koji kod poslodavca kod koga je rad organizovan u smenama u toku meseca posao obavlja u različitim smenama najmanje trećinu svog radnog vremena.</p> <p>Ako je rad organizovan u smenama koje uključuju noćni rad, poslodavac je dužan da obezbedi izmenu smena, tako da zaposleni ne radi neprekidno više od jedne radne nedelje noću.</p> <p>Zaposleni može da radi noću duže od jedne radne nedelje, samo uz njegovu pisanu saglasnost.</p>	usklađeno		
A.2.1.7.	„odmor izvan kuće”: dnevni odmor koji nije moguće koristiti u mestu prebivališta mobilnog radnika;	103. 114.	Dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici iznosi, po pravilu, dvostruki broj časova	Potpuno usklađeno		Ne postoji izričita definicija ali kroz Zakon o radu su definisana i prava

			<p>ostvarenih na radu u prethodnoj smeni, a najmanje 12 časova.</p> <p>Dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi najmanje šest časova.</p> <p>Ako se rad voznog osoblja od polaska iz domicilne jedinice do povratka u istu jedinicu može obaviti u toku jedne smene, odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici nije obavezan.</p> <p>Železnički prevoznik dužan je da u obrtnim jedinicama obezbedi prostorije za odmor voznog osoblja.</p>			radnika, kao i kroz navedeni član 114. Predloga zakona o izmenama i dopunama zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice
A.2.1.8.	„mašinovođa”: svaki radnik odgovoran za vučnu jedinicu;	01 1.5.	<p>Posle tačke 5) dodaje se tačka 5a), koja glasi:</p> <p>„5a) <i>osoblje vučnog vozila</i> je zajednički naziv za mašinovođu, mašinovođu za manevru i pomoćnika mašinovođe;”.</p>	Potpuno usklađeno		
A.2.1.9.	„vreme vožnje”: trajanje	03	Vreme upravljanja vučnim	Potpuno		

	propisanog rada kada je mašinovođa odgovoran za vučnu jedinicu, isključujući propisano vreme pripreme ili zaustavljanja te vučne jedinice, ali uključujući bilo koji predviđeni prekid kada je mašinovođa i dalje odgovoran za vučnu jedinicu.	11.2.	vozilom je radno vreme koje mašinovođa, odnosno vozač motornog pružnog vozila provede u upravljačnici, odnosno upravljačkom mestu vučnog vozila tokom vožnje voza, računajući i vreme bavljenja u polaznoj železničkoj stanici, usputnim železničkim stanicama, drugim službenim mestima i u uputnoj železničkoj stanici.	usklađeno		
A.3-a.7.	Dnevni odmor kod kuće	01 58.	Uslovi u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju su: - minimalna starost podnosioca prijava mora biti najmanje 20 godina. dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici iznosi najmanje 12 časova u toku 24-časovnog perioda, a izuzetno, dnevni odmor voznog osoblja u	Potpuno usklađeno		

			<p>domicilnoj jedinici može iznositi najmanje devet časova jednom u sedam dana, pri čemu se razlika između skraćenog odmora i 12-časovnog odmora dodaje narednom dnevnom odmoru u domicilnoj jedinici. skraćeni dnevni odmor se ne sme odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda; - posle dnevnog odmora u obrtnoj jedinici mora se omogućiti dnevni odmor u domicilnoj jedinici; - ako služba mašinovođe traje duže od osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta. ako služba mašinovođe traje između 			
	Dnevni odmor van kuće					
	Odmori					

			<p>šest i osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 30 minuta u toku radnog dana;</p> <ul style="list-style-type: none"> - korišćenje dela odmora u toku službe iz alineje pet ovog stava mora se omogućiti između trećeg i šestog radnog časa; - ukoliko je vučno vozilo posednuto i vozopratnim osobljem, železnički prevoznik utvrđuje korišćenje odmora u toku dnevne službe u skladu sa zakonom kojim se uređuje rad; - vozopratno osoblje ima pravo na odmor u toku dnevne službe u trajanju od najmanje 30 minuta ukoliko mu služba traje duže od šest časova; - vozno osoblje ima pravo na neprekinuti nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz alineje dva ovog stava, u 			
--	--	--	--	--	--	--

	Vreme nedeljnog odmora		<p>toku sedmodnevnog perioda;</p> <ul style="list-style-type: none"> - vreme upravljanja vučnim vozilom ne sme preći devet časova u dnevnoj službi odnosno osam časova u noćnoj službi između dva dnevna odmora; - vreme upravljanja vučnim vozilom ne sme preći 80 časova u toku perioda od dve nedelje. 			
	Vreme vožnje					
A.8.	<p>Za mobilne radnike potrebno je voditi evidenciju o dnevnim radnim satima i vremenima odmora kako bi se omogućilo praćenje pridržavanja odredaba ovog Sporazuma. Podaci o stvarnim radnim satima moraju biti dostupni. Ovu evidenciju mora prevoznik čuvati barem jednu godinu.</p>	02		Potpuno usklađeno		<p>Na osnovu Zakona o radu, poslodavac je u obavezi da donese Kolektivni ugovor i Pravilnik o radu kojim je propisano, između ostalog i vođenje evidencije o vremenima rada, smena i odmora, što predstavlja i osnovu za obračun zarada, praćenje bezbednosti rada zaposlenih i ostvarivanje prava zaposlenih na odmor dnevni, nedeljni i</p>

						godišnji što važi za sve zaposlene, a ne samo radnike u prekograničnom saobraćaju
A.9.	Primena ovog Sporazuma ne može ni u kojem slučaju predstavljati razlog za smanjenje opštih prava zaštite mobilnih radnika koji obavljaju interoperabilne prekogranične usluge.	02		Potpuno usklađeno		Ovo su opšta prava definisana u Zakonu o radu koji je osnovni Zakon koji uređuje prava radnika
A.10.	Potpisnice ovog Sporazuma prate sprovođenje i primenu ovog Sporazuma u okviru Odbora za sektorski dijalog za železnički sektor, uspostavljenog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ.				NEPRENOSIVO	Prelazne i završne odredbe
A.11.	Dve godine nakon potpisivanja ovog Sporazuma, stranke ocenjuju njegove odredbe u svetlu početnih iskustava u razvoju interoperabilnog prekograničnog saobraćaja.				NEPRENOSIVO	Prelazne i završne odredbe
A.12.	Stranke preispituju gornje odredbe dve godine nakon				NEPRENOSIVO	Prelazne i završne

	isteka vremena primene utvrđenog Odlukom Veća, a kojom ovaj Sporazum stupa na snagu.					odredbe
--	---	--	--	--	--	---------

1. Naziv propisa Evropske unije : Direktiva 2008/57/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta od 17. juna 2008. o interoperabilnosti železničkog sistema u Zajednici, Sl. list br. 191, 18.7.2008,str. 1–45. (prerađena) Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community, OJ L 191, 18.7.2008, p. 1–45. (Recast)				2. "CELEX" oznaka EU propisa 32008L0057R 32009L0131 32011L0018 32013L0009 32014L0038 32014L0106		
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Ovlašćeni predlagač: Vlada Obrađivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture				4. datum izrade tabele 03.09.2012. 02.04.2015. 21.07.2015.		
5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice Draft Law on Amendments and supplements to the Law on Railway Safety and Interoperability				6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2008-541 2014-96		
7. Usklađenost odredaba propisa sa odredbama propisa EU						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa R. Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.1	Ovom direktivom utvrđuju se	0.1	Ovim zakonom uređuju se	Potpuno		

	uslovi koje je potrebno zadovoljiti za postizanje interoperabilnosti u železničkom sistemu Zajednice na način usklađen sa odredbama Direktive 2004/49/EZ. Ti se uslovi odnose na projektovanje, izgradnju, puštanje u rad, unapređenje, obnovu, eksploataciju i održavanje delova ovog sistema, kao i na profesionalne kvalifikacije i zdravstvene i bezbednosne uslove za osoblje koje učestvuje u eksploataciji i održavanju.	1.1	uslovi kojima se omogućava da železnica u Republici Srbiji bude bezbedna i interoperabilna u cilju nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.	usklađeno		
		1.3	Interoperabilnost železnice, u smislu ovog zakona, je sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedan i neprekinut saobraćaj vozova koji ispunjavaju potrebne zahteve za određenu mrežu. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju biti ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi za interoperabilnost.			
		7.1	Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se na			

		7.2	<p>projektovanje, gradnju, unapređenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje železničkog sistema.</p> <p>Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbednosne zahteve za železničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju železničkog sistema.</p>			
--	--	-----	---	--	--	--

1.2	Težnja ka ispunjenju ovog cilja treba da dovede do utvrđivanja optimalnog nivoa tehničke harmonizacije i da omogući: (a) olakšavanje, poboljšavanje i razvoj usluga u međunarodnom železničkom transportu u okviru Evropske unije i sa trećim zemljama; (b) doprinos postepenom stvaranju unutrašnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, unapređenje i eksploataciju železničkog sistema u Zajednici; (v) doprinos inter-operabilnosti železničkog sistema u Zajednici.	1.1.	Ovim zakonom uređuju se uslovi kojima se omogućava da železnica u Republici Srbiji bude bezbedna i interoperabilna u cilju nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.	Potpuno usklađeno		Na osnovu Predmeta zakona definisanog u članu 1. Kao i kroz ceo tekst Zakona prožima se usklađenost sa ovom odredbom Direktive
1.3.1	Države članice mogu iz usvojenih mera kod primene ove Direktive izuzeti: podzemnu železnicu, tramvaj i druge sisteme lake železnice;	0.1. 1.4	Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme, a odredbe o interoperabilnosti ne primenjuju se na turističko-muzejsku železnicu.	Potpuno usklađeno		Odredba omogućava državama da odrede područje primene nacionalnog zakonodavstva
1.3.2	mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka železničkog sistema i koje su namenjene samo za lokalni, gradski ili prigradski prevoz putnika, kao i železničke prevoznike koji			Neprenosivo	Diskreciona odredba	

	saobraćaju isključivo na ovim mrežama;					
1.3.3	železničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu i vozila koja isključivo na takvoj infrastrukturi koristi vlasnik zasopstveni prevoz tereta;			Neprenosivo	Diskreciona odredba	
1.3.4	infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalno korišćenje ili korišćenje u istorijske ili turističke svrhe.			Neprenosivo	Diskreciona odredba	
1.4	Područje primene TSI će se postepeno širiti u skladu s članom 8. na ceo železnički sistem, uključujući priključne pruge do terminala i glavnih lučkih postrojenja koja upotrebljava ili može da upotrebljava veći broj korisnika, ne dovodeći u pitanje odstupanja od primene TSI iz člana 9.			Neprenosivo	O proširenju područja primene TSI odlučuje Komisija	
2.1.1	Za potrebe ove Direktive: „transevropski železnički sistem” je transevropski konvencionalni železnički sistem i železnički sistem za velike brzine u skladu sa Prilogom I, tačka 1, odnosno 2;			Neprenosivo	Odluka 1692/96/EZ u kojoj su određene pruge transevropskog železničkog sistema ne uključuje Republiku Srbiju	
2.1.2	„interoperabilnost” je sposobnost	0.1.	Interoperabilnost	Potpuno		

	železničkog sistema da omogućiti bezbedan i nesmetan saobraćaj vozova koji ostvaruju potreban stepen izvršenja na prugama. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju biti ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi.	1.3	železnice, u smislu ovog zakona, je sposobnost železničkog sistema da omogućiti bezbedan i neprekinut saobraćaj vozova koji ispunjavaju potrebne zahteve za određenu mrežu. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju biti ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi za interoperabilnost.	usklađeno		
2.1.3	„vozilo” je železničko vozilo, sa mogućnošću vuče ili bez nje, koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkoj pruzi. Vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podсистема ili delova takvih podсистема;	0.1. 2.1.25	železničko vozilo je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podсистема ili delova tih podсистема;	Potpuno usklađeno		
2.1.4	„mreža” su pruge, stanice, terminali i sve vrste stabilne opreme potrebne za obezbeđivanje sigurnog i nesmetanog rada železničkog sistema;	0.2. 3.1.24	mreža je celokupna javna železnička infrastruktura kojom upravlja upravljač infrastrukture;	Potpuno usklađeno		Definisano u Zakonu o železnici

2.1.5	„podsistemi” su rezultat podele železničkog sistema, kao što je prikazano u Prilogu II. Ti podsistemi, za koje je potrebno utvrditi osnovne zahteve, mogu biti strukturni ili funkcionalni;	0.1. 2.1.50	50) <i>podsistemi</i> su delovi železničkog sistema. Podsistemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahteve mogu biti strukturni ili funkcionalni;	Potpuno usklađeno		
2.1.6	„činioci inter-operabilnosti” su sve osnovne komponente i njihove grupe, podsklopovi ili sklopovi uređaja koji se ugrađuju ili su namenjeni ugrađivanju u podsistem od kojeg direktno ili indirektno zavisi interoperabilnost železničkog sistema. Pojam „činioca interoperabilnosti” obuhvata, kako materijalne objekte, tako i nematerijalne objekte, poput programske opreme.	0.1. 2.1.68	68) činilac interoperabilnosti je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;	Potpuno usklađeno		
2.1.7	„osnovni zahtevi” su svi uslovi navedeni u Prilogu III koje treba da ispune železnički sistem, podsistemi i činioci interoperabilnosti, uključujući i interfejs;	0.1. 2.1.47	osnovni zahtevi su svi uslovi koje treba da ispuni železnički sistem, podsistem i činilac interoperabilnosti, uključujući i interfejs;	Potpuno usklađeno		
2.1.8	„evropska specifikacija” je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se	0.1. 2.1.20	evropska specifikacija je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili	Potpuno usklađeno		

	prenosi evropski standard, kako je definisano u Prilogu XXI Direktive 2004/17/EU;		nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;			
2.1.9	„tehnička specifikacija interoperabilnosti” (TSI) je specifikacija usvojena u skladu sa ovom direktivom, koja obuhvata svaki podsistem ili deo podсистема u cilju ispunjavanja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema;	0.1. 9.1	Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili deo podсистема železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema.	Potpuno usklađeno		
2.1.10	„prijavljena tela” su tela odgovorna za ocenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti ili za „EZ” postupak verifikacije podсистема;	0.1. 2.1.51	prijavljeno telo je telo imenovano za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podсистема prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz železnicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji;	Potpuno usklađeno		

2.1.11	„osnovni parametri” su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u predmetnim TSI;	0.1. 2.1.48	osnovni parametri su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u predmetnim TSI;	Potpuno usklađeno		
2.1.12	„poseban slučaj” je bilo koji deo železničkog sistema koji zahteva posebne odredbe u TSI, privremene ili konačne, zbog geografskih, topografskih ili urba-nističkih ograničenja , ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom. On posebno uključuje pruge i mreže izolovane od ostatka Zajednice, tovarni profil, širinu koloseka ili razmak između šina, kao i vozila strogo namenjena lokalnoj, regionalnoj ili istorijskoj upotrebi, kao i vozila poreklom iz trećih zemalja ili namenjena za treće zemlje;	0.1. 2.1.59	specifični slučajevi su delovi železničkog sistema koji zahtevaju posebne odredbe u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, privremene ili konačne, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (železničke pruge i železničke mreže koje su izolovane od ostatka železničke mreže, tovarni profil, širina koloseka, razmak osa koloseka, železnička vozila koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl.);	Potpuno usklađeno		
2.1.13	„unapređenje” je bilo kakva veća	0.1.	unapređenje podsistema	Potpuno		

	izmena na podsistemu ili delu podsistema kojom se poboljšavaju sveukupne performanse podsistema;	2.1.66	(rekonstrukcija) je značajnija izmena podsistema ili dela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;	usklađeno		
2.1.14	„obnova” je bilo kakva veća zamena na podsistemu ili delu podsistema kojom se ne menjaju sveukupne performanse podsistema;	0.1. 2.1.43	obnova podsistema je veća zamena na podsistemu ili delu podsistema kojom se ne menjaju njegove osnovne karakteristike;	Potpuno usklađeno		
2.1.15	„postojeći železnički sistem” je struktura sačinjena od pruga i stabilnih postrojenja postojećeg železničkog sistema, uz vozila svih kategorija i porekla koja saobraćaju na toj infrastrukturi;			Neusklađeno	U daljem tekstu Predloga zakona i Direktive se ove definicije ne pominju što je razlog zašto nisu unete u tekst Predloga zakona odnosno u našem zakonodavnom sistemu nije prihvatljivo definisanje pojmova koji nisu sadržani u tekstu propisa	
2.1.16	„zamena u okviru održavanja” je bilo kakva zamena sastavnih delova sa istom funkcijom i performansama u okviru			Neusklađeno	U daljem tekstu Zakona i Direktive se ove definicije ne pominju što je	

	preventivnog ili korektivnog održavanja;				razlog zašto nisu unete u tekst Predloga zakona odnosno u našem zakonodavnom sistemu nije prihvatljivo definisanje pojmova koji nisu sadržani u tekstu propisa	
2.1.17	„puštanje u rad- saobraćaj” su sve radnje kojima se podsistem ili vozilo stavljaju u njihovu predviđenu upotrebu;	0.1. 2.1.54	puštanje u rad su sve radnje kojima se podsistem ili železničko vozilo stavlja u upotrebu	Potpuno usklađeno		
2.1.18	„naručilac” je bilo koji subjekt, javni ili privatni, koji naručuje projektovanje i/ili izgradnju, obnovu ili nadogradnju podsistema. Taj subjekt može biti železnički prevoznik, upravljač infrastrukture ili vlasnik, ili vlasnik koncesije odgovoran za sprovođenje projekta;	0.1. 2.1.39	naručilac je lice koje naručuje projektovanje, gradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (železnički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac železničkog vozila ili koncesionar);	Potpuno usklađeno		
2.1.19	„imalac” je fizičko ili pravno lice koje, budući da je vlasnik vozila ili ima pravo korišćenja vozila koristi vozilo kao prevozno sredstvo i kao takav je zabeležen u nacionalnom registru vozila navedenom u članu 33;	0.1. 2.1.28	imalac železničkog vozila je fizičko ili pravno lice, vlasnik ili korisnik železničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih	Potpuno usklađeno		

			vozila;			
2.1.20	„projekt na naprednom stepenu razvoja” je bilo koji projekt čiji je stepen planiranja / izgradnje dostigao tačku gde je promena tehničkih specifikacija neprihvatljiva za određenu državu članicu. Takva prepreka može da bude pravne, ugovorne, privredne, finansijske, društvene ili ekološke prirode i treba da bude dobro opravdana;	0.1. 2.1.53	projekat u poodmakloj fazi razvoja je projekt čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;	Potpuno usklađeno		
2.1.21	„harmonizovani standard” je svaki evropski standard koji je usvojilo jedno od evropskih tela za standardizaciju navedenih u Prilogu I Direktive 98/34/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 22. juna 1998. koja utvrđuje postupak pribavljanja informacija u oblasti tehničkih standarda i propisa, kao i pravila o uslugama informatičkog društva [16] u okviru mandata Komisije ustanovljenog u skladu sa postupkom navedenim u članu 6 (3) te Direktive, koji, sam po sebi ili zajedno sa drugim standardima pruža rešenje vezano za usklađenost sa pravnim odredbama;			Neusklađeno	U daljem tekstu Predloga zakona i Direktive se ove definicije ne pominju što je razlog zašto nisu unete u tekst Predloga zakona odnosno u našem zakonodavnom sistemu nije prihvatljivo definisanje pojmova koji nisu sadržani u tekstu propisa	
2.1.22	„nacionalno telo za bezbednost”	0.2.	(1) Poslovi Direkcije u	Potpuno		

	je telo nadležno za bezbednost kako je definisano u članu 3(g) Direktive 2004/49/EZ;	94.	<p>oblasti regulisanja bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja su:</p> <p>1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom;</p> <p>2) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njemu;</p> <p>3) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podсистема, činilaca interoperabilnosti i drugih elemenata strukturnih podсистема u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;</p> <p>4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa</p>	usklađeno		
--	--	-----	--	-----------	--	--

			<p>osnovnim uslovima u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;</p> <p>5) odobravanje puštanja u rad novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkom specifikacijom za interoperabilnost, kao i vozila uvezenih iz inostranstva;</p> <p>6) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti železničkog saobraćaja;</p> <p>7) proverava da li su železnička vozila uredno registrovana u Nacionalnom registru železničkih vozila i da li su podaci sadržani u tom registru tačni i ažurirani;</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			8) vodi evidenciju o svim vanrednim situacijama u železničkom saobraćaju; 9) druge poslove utvrđene ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju. (2) Direkcija priprema godišnji izveštaj o stanju bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja u prethodnoj godini i dostavlja ga Vladi najkasnije do kraja juna tekuće godine. Izveštaj se objavljuje na internet stranici Direkcije.			
2.1.23	„tip” je tip vozila koji definiše osnovne projektne karakteristike vozila navedene u jedinstvenom sertifikatu o proveru tipa opisanom u modulu B Odluke 93/465/EEZ;	0.1. 2.1.62	tip vozila obuhvata osnovne projektne karakteristike železničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa;	Potpuno usklađeno		
2.1.24	„serija” je određeni broj identičnih vozila jednog tipa;	0.1. 2.1.57	serija železničkih vozila je određeni broj identičnih železničkih vozila jednog tipa;	Potpuno usklađeno		
2.1.25	(f), „Agencija” je Evropska			Neprenosivo	Odredba se	

	agencija za železnice, utvrđena Odlukom (EV) br. 881/2004 Evropskog parlamenta i Saveta od 29. aprila 2004. kojom se osniva Evropska agencija za železnice (Odluka o Agenciji);				odnosi na Agenciju	
2.1.26	(h) „lice zaduženo za održavanje” je lice zaduženo za održavanje vozila, upisano kao takvo u nacionalni registar vozila.	0.1. 2.1.31	lice zaduženo za održavanje je lice zaduženo za održavanje železničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;	Potpuno usklađeno		
3	Opšta usklađenost			Potpuno usklađeno		Osnovni principi Direktive su implementirani u ovom zakonu iako član nije eksplicitno prenesen.
4.1	Železnički sistem, podsistemi i činioci interoperabilnosti, uključujući i interfejse, treba da ispune odgovarajuće osnovne zahteve.	0.1. 8 18.1	Neophodni zahtevi Strukturni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni na način kojim se ispunjavaju osnovni zahtevi koji se odnose na njih kada se integrišu u železnički sistem, pri čemu se naročito proverava: 1) tehnička usklađenost ovih podsistema sa sistemom u koji se	Potpuno usklađeno		

			integriraju; 2) bezbedna integracija ovih podsistema od strane upravljača i železničkog prevoznika primenom mera za kontrolu rizika.			
4.2	Dodatne tehničke specifikacije navedene u članu 34. Direktive 2004/17/EZ, koje su potrebne za dopunjavanje evropskih specifikacija ili drugih standarda koji se koriste u Zajednici ne smeju da budu u suprotnosti sa osnovnim zahtevima.			Neprenosivo	Ova odredba odnosi se na TSI, koje izrađuju i donose Agencija i Komisija	
5.1.	Sadržaj TSI	0.1. 9.2	Za svaki podsistem izrađuje se po jedan TSI. Prema potrebi, jedan podsistem može biti obuhvaćen sa više TSI, a jedan TSI može da obuhvata nekoliko podsistema.	Potpuno usklađeno		
5. 2 -7	Usvajanje, revizija i objavljivanje TSI Nedostaci TSI			Neprenosivo	Ovi članovi ne odnose se na države. Odnose se na organizacije koje izrađuju i usvajaju TSI.	
8.1-8.2	Proširenje primene TSI			Neprenosivo	Ove odredbe ne odnose se na	

					države već na Komisiju i Evropsku železničku agenciju.	
8.3	<p>Do trenutka stupanja na snagu proširenja područja primene TSI koje bi obuhvatilo železničku mrežu u celini:</p> <p>(a) dozvole za korišćenje</p> <p>- za vozila i u vozila ugrađene podsisteme kontrole, upravljanja i signalizacije namenjene bar delimičnoj upotrebi na delu mreže koji još uvek nije obuhvaćen TSI, za taj deo mreže,</p> <p>- za podsisteme infra-strukture, energije i pružni deo podсистема kontrole, upravljanja i signalizacije na delovima mreže koji još ne pripadaju području primene TSI, dodeljuju se u skladu s nacionalnim propisima navedenim u članu 8. Direktive 2004/49/EZ, ili, gde je primenjivo, u članu 17(3) ove Direktive;</p> <p>(b) dozvole za korišćenje vozila</p>	<p>0.1.</p> <p>28</p>	Odstupanja od primene JTP-TSI su dozvoljena u sledećim slučajevima:	Potpuno usklađeno		

	namenjenih povremenoj upotrebi na delovima mreže koja još ne spada u područje primene TSI, za taj deo mreže dodeljuju se u skladu s članovima 21. do 27. i nacionalnim propisima navedenim u članu 8. Direktive 2004/49/EZ, ili, gde je primenjivo, u članu 17(3) ove Direktive.					
8.4	Država članica ne mora da primenjuje nove ili revidirane TSI, usvojene u skladu sa stavom 2. u slučaju projekata koji su na naprednom stepenu razvoja ili su predmet ugovora koji su u fazi realizacije u trenutku objave relevantne grupe TSI.	0.1. 11.1.1.	prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vreme objavljivanja TSI, bili u poodmakloj fazi razvoja projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;	Potpuno usklađeno		
9.1	1. U odsustvu relevantnih specifičnih slučajeva, država članica ne mora da primeni jednu ili više TSI u skladu s ovim članom u sledećim slučajevima:	0.1. 11.1	Odstupanja od primene TSI su dozvoljena u sledećim slučajevima:	Potpuno usklađeno		
9.1.1	za predloženi novi podsistem, za obnovu ili unapređenje postojećeg podsistema, ili za bilo koji element naveden u članu 1(1) koji je na naprednom stepenu razvoja ili za predmet ugovora koji je u fazi realizacije	0.1. 11.1.1.	Odstupanja od primene TSI su dozvoljena u sledećim slučajevima: 1) prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili	Potpuno usklađeno		

	u trenutku objave tih TSI;		obnove postojećih podsistema koji su, u vreme OBJAVLJIVANJA TSI, bili u poodmakloj fazi razvoja PROJEKTA ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;			
9.1.2	za bilo koji projekat u vezi s obnovom ili unapređenjem postojećeg podsistema, gde tovarni profil, širina koloseka, razmak između šina ili napon napajanja u ovim TSI nisu u skladu sa istima u postojećem podsistemu;	11.1.2	Odstupanja od primene TSI su dozvoljena u sledećim slučajevima: 2) prilikom unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, kada su tovarni profil, širina koloseka, međukolosečno rastojanje ili sistem električnog napajanja u TSI neusaglašeni sa specifikacijama postojećeg podsistema;	Potpuno usklađeno		
9.1.3	za predloženi novi podsistem ili za predloženu obnovu ili unapređenje postojećeg podsistema u području države članice, ako je njena železnička mreža odvojena ili izolovana morem ili razdvojena nizom posebnih geografskih uslova od			Neusklađeno	Odreba nije bitna za sistem železnice u Republici Srbiji pošto njena mreža nije izolovana od železničke mreže ostatka zajednice	

	železničke mreže ostatka Zajednice;					
9.1.4	za svaku predloženu obnovu, širenje ili unapređenje postojećeg podsistema, ako bi primena ovih TSI ugrozila ekonomsku isplativost projekta i/ili usklađenost železničkog sistema u toj državi članici;	0.1. 11.1.3	Odstupanja od primene TSI su dozvoljena u sledećim slučajevima: 3) prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primena TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji;	Potpuno usklađeno		
9.1.5	u slučaju gde, posle nesreće ili elementarne nepogode, uslovi za brzu obnovu mreže ne dozvoljavaju iz ekonomskih ili tehničkih razloga delimičnu ili ukupnu primenu relevantnih TSI;	11.1.4	Odstupanja od primene TSI su dozvoljena u sledećim slučajevima: 4) ako posle nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu železničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju delimičnu ili potpunu primenu odgovarajućih TSI.	Potpuno usklađeno		
9.1.6	za vozila koja dolaze ili odlaze u treće zemlju, kojima se širina koloseka razlikuje od one u glavnoj železničkoj mreži unutar Zajednice.			Neusklađeno	Odreba nije bitna za sistem železnice u Republici Srbiji. pošto je širina koloseka	

					ista kao u mreži unutar zajednice	
9.2-9.4.	Postupak koji se primenjuje kad postoji zahtev za odstupanje	0.1. 11.6. 11.7	Primljene zahteve za odstupanjem od TSI, zajedno sa priloženom dokumentacijom iz stava 4. tačka 2) ovog člana, Direkcija dostavlja Evropskoj Komisiji, radi daljeg postupanja u skladu sa propisima EU. Direkcija obaveštava naručioca ili njegovog ovlašćenog zastupnika o odluci Evropske Komisije.	Potpuno usklađeno	.	Zakon o potvrđivanju protokola od 3. juna 1999. Godine o izmenama konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (protokol iz 1999) i Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine (Sl. Glasnik RS br. 102/07 , Sl. glasnik RS- Međunarodni ugovori br.1/10 , 2/13-Dr. Propis
9.5-9.6.	Odlučivanje Komisije kod zahteva za odstupanje			Neprenosivo	Ova odredbe odnose se na Komisiju	
10.1.1	Države članice preduzimaju sve potrebne korake radi osiguranja da se činioci interoperabilnosti:	0.1. 13.1	Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:	Potpuno usklađeno		
10.1.1.1	puštaju u promet samo ako omogućavaju postizanje interoperabilnost železničkog sistema i istovremeno ispunjavaju osnovne zahteve;	0.1. 13.1.1	1) obezbeđuju postizanje interoperabilnosti unutar železničkog sistema i ako ispunjavaju zahteve iz člana 8. ovog zakona;	Potpuno usklađeno		
10.1.1.2	koriste u svojoj predviđenoj	0.1.	2) se koriste u oblasti za	Potpuno		

	oblasti primene i da su ugrađeni i održavani na pravi način.	13.1.2	koju su namenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.	usklađeno		
10.1.2.	Ove odredbe ne smeju ometati puštanje u promet činilaca interoperabilnosti u druge svrhe.	0.1. 13.2	Odredba stava 1. ovog člana ne sprečava stavljanje na tržište činioce interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.	Potpuno usklađeno		
10.2.	Države članice na svome području i na osnovu ove Direktive ne smeju zabraniti, ograničiti ili sprečiti puštanje u promet činilaca interoperabilnosti za primenu u železničkom sistemu ako su isti u skladu s ovom direktivom. One, pre svega, ne mogu zahtevati provere koje su već izvršene kao deo postupka „EZ“ deklaracije o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu, čiji su elementi navedeni u Prilogu IV.	0.1. 13.3	Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprečavati stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne SME zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracija o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu.	Potpuno usklađeno		
11.1	Države članice smatraju da su činioci interoperabilnosti koji imaju „EZ“ deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu u skladu sa osnovnim zahtevima ove Direktive.	0.1. 14.1	Činioci interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahteve ako imaju deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.	Potpuno usklađeno		Zakon o potvrđivanju protokola od 3. juna 1999. Godine o izmenama konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (protokol iz 1999) i Konvencije o međunarodnim

						železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine (Sl. Glasnik RS br. 102/07 , Sl. glasnik RS- Međunarodni ugovori br.1/10 , 2/13-Dr. Propis
11.2	Svi činiooci inter-operabilnosti podležu postupku za ocenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu navedenom u odnosnoj TSI i uz njih se prilažu odgovarajući sertifikati.	0.1. 14.2	Činiooci interoperabilnosti navedeni u TSI podležu postupcima za ocenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i moraju da budu praćene odgovarajućim sertifikatom.	Potpuno usklađeno		
11.3	Države članice smatraju da činilac interoperabilnosti ispunjava osnovne zahteve ako je u skladu s uslovima navedenim u pripadajućoj TSI ili u pripadajućoj evropskoj specifikaciji razvijenoj u skladu s tim uslovima.	0.1. 14.3	Činilac interoperabilnosti ispunjava osnovne zahteve ako je u skladu sa uslovima navedenim u odgovarajućem TSI ili pripadajućoj evropskoj specifikaciji razvijenoj u cilju usklađivanja sa tim uslovima.	Potpuno usklađeno		
11.4	Rezervni delovi za pod-sisteme koji su pušteni u rad nakon stupanja na snagu odgovarajućih TSI mogu se ugraditi ove podsisteme a da se ne podvrgnu	0.1. 14.4	Rezervni delovi za podsisteme koji su pušteni u rad pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI mogu se ugraditi u	Potpuno usklađeno		

	postupku navedenom u stavu 2.		ove podsisteme, a da se ne podvrgnu postupcima iz stava 2. ovog člana.			
11.5.	U TSI se može predvideti prelazni period za železničke proizvode koji su prema TSI činioci interoperabilnosti i koji su pušteni u promet pre stupanja na snagu TSI. Takvi činioci interoperabilnosti moraju ispunjavati zahteve člana 10(1).	0.1. 14.5	U TSI se može predvideti prelazni period za železničke proizvode koji su prema tsi određeni kao činioci interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište pre stupanja na snagu TSI. Takvi činioci interoperabilnosti moraju ispunjavati zahteve propisane članom 13. st. 1 i 2.	Potpuno usklađeno		
12.	Neusklađenost evropskih specifikacija s osnovnim zahtevima			Neprenosivo	Ovaj član odnosi se na Komisiju	
13.1	U cilju donošenja „EZ” deklaracije o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu jednog činioca interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni predstavnik sa sedištem u Zajednici primenjuje odredbe navedene u relevantnim TSI.	0.1. 15.1	U cilju izdavanja deklaracije o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik primenjuje odredbe ovog zakona i relevantnih TSI.	Potpuno usklađeno		Zakon o potvrđivanju protokola od 3. juna 1999. Godine o izmenama konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (protokol iz 1999) i Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine (Sl. Glasnik RS br. 102/07, Sl. glasnik RS- Međunarodni ugovori br.1/10,

						2/13-Dr. Propis
13.2	Ako to zahteva odgovarajući TSI, ocenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu jednog činioca interoperabilnosti obavlja prijavljeno telo kome proizvođač ili njegov ovlašćeni predstavnik sa sedištem u Zajednici podnosi zahtev.	0.1. 15.2	Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavlja prijavljeno telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.	Potpuno usklađeno		
13.3	U slučaju da su činioci interoperabilnosti predmet drugih direktiva Evropske zajednice koje obuhvataju druge aspekte, na „EZ” deklaraciji o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu navodi se da ti činioci interoperabilnosti takođe ispunjavaju zahteve tih drugih direktiva.	0.1. 15.4	Kada se na činioce interoperabilnosti primenjuju i drugi propisi, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu mora sadržati konstataciju da činioci interoperabilnosti ispunjavaju takođe i zahteve iz tih propisa.	Potpuno usklađeno		
13.4	Ako ni proizvođač ni njegov ovlašćeni predstavnik sa sedištem u Zajednici ne ispune obaveze iz st. 1. i 3, te obaveze je dužna da ispuni bilo koja osoba koja pušta činilac interoperabilnosti u promet. U svrhu ove Direktive, iste obaveze važe za bilo koga ko sklapa činioce interoperabilnosti ili delove činilaca inter-	0.1. 15.6	Ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne postupi u skladu sa odredbama st. 1. i 4. ovog člana, onda je lice koje činioce interoperabilnosti stavlja na tržište dužno da ispuni te obaveze. Odredba stava 6. ovog	Potpuno usklađeno		

	operabilnosti različitog porekla, ili proizvodi činilac interoperabilnosti za sopstveno korišćenje.	15.7	člana primenjuje se i na lice koje sklapa činioce interoperabilnosti ili njihove delove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za vlastite potrebe.			
13.5	Ne dovodeći u pitanje odredbe člana 14: (a) u svakom slučaju gde država članica ustanovi da je „EZ” deklaracija o usaglašenosti sastavljena nepropisno, od proizvođača ili njegovog ovlašćenog predstavnika sa sedištem u Zajednici će se zahtevati, ako je potrebno, da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa u skladu sa uslovima te države članice; (b) ako se neusaglašenost nastavi, država članica preduzima sve odgovarajuće mere da ograniči ili zabrani puštanje u promet dotičnog činioca interoperabilnosti ili da osigura da je on povučen iz prometa u skladu sa postupcima predviđenim članom 14.	0.1. 17.1	Ako se utvrdi da je deklaracija o usaglašenosti nepropisno sastavljena, Direkcija će od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Republici Srbiji zahtevati, ako je potrebno, da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa.	Potpuno usklađeno		
14.1	Ako država članica smatra da je	0.1.	Ako se utvrdi da je	Potpuno		

	<p>malo verovatno da će činilac interoperabilnosti, koji ima „EZ” deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji je pušten u promet, ispunjavati osnovne zahteve kod nameravanog korišćenja, ona preduzima sve potrebne korake za ograničavanje njegovog polja primene, zabranu njegovog korišćenja ili povlačenje sa tržišta. Država članica bez odlaganja obaveštava Komisiju o preduzetim merama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusaglašenosti:</p> <p>(a) neispunjenost osnovnih zahteva;</p> <p>(b) nepravilna primena evropskih specifikacija, u slučaju gde se oslanja na primenu takvih specifikacija;</p> <p>(v) neadekvatnost evropskih specifikacija.</p>	17.	<p>deklaracija o usaglašenosti nepropisno sastavljena, Direkcija će od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Republici Srbiji zahtevati, ako je potrebno, da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa. Ako se neusaglašenost nastavi, direkcija preduzima sve odgovarajuće mere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište predmetnog činioca interoperabilnosti ili nalaže njegovo povlačenje sa tržišta. Ako Direkcija smatra da je malo verovatno da će činilac interoperabilnosti, koji ima deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji je stavljen na tržište, ispunjavati</p>	usklađeno		
--	---	-----	---	-----------	--	--

			<p>osnovne zahteve pri namenjenoj upotrebi, preduzima sve potrebne korake za ograničavanje njegovog polja primene, zabranu njegove upotrebe ili povlačenje sa tržišta. direkcija bez odlaganja obaveštava Evropsku Komisiju o preduzetim merama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusaglašenosti:</p> <p>1) neispunjenje osnovnih zahteva;</p> <p>2) nepravilna primena evropskih specifikacija (zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard), u slučaju gde se one primenjuju;</p> <p>3) neadekvatnost evropskih specifikacija.</p> <p>Rešenje o preduzetim merama, dostavlja se</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom telu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.</p> <p>Rešenje iz stava 2. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred upravnim sudom.</p>			
14.2	<p>Komisija se konsultuje sa zainteresovanim stranama što je pre moguće. U slučaju da posle konsultacije Komisija ustanovi da je mera opravdana, odmah o tome obaveštava državu članicu koja je preduzela inicijativu, kao i druge države članice. Ako posle konsultacije Komisija ustanovi da mera nije opravdana, odmah o tome obaveštava državu članicu koja je preduzela inicijativu i proizvođača ili njegovog ovlašćenog predstavnika sa sedištem u Zajednici. U slučaju kad je odluka navedena u stavu 1. opravdana zbog postojanja nedostataka u evropskim specifikacijama, primenjuje se</p>			Neprenosivo	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	

	postupak iz člana 12.					
14.3	Kada činilac inter-operabilnosti sa „EZ” deklaracijom o usaglašenosti ne ispunjava zahteve, nadležna država članica preduzima odgovarajuće mere protiv onoga ko je sastavio deklaraciju i o tome obaveštava Komisiju i druge države članice.	0.1. 17.1	Ako se utvrdi da je deklaracija o usaglašenosti nepropisno sastavljena, Direkcija će od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Republici Srbiji zahtevati, ako je potrebno, da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa.	Potpuno usklađeno		
14.4	Komisija će osigurati da države članice budu obaveštene o toku i rezultatima ovog postupka.			Neprenosivo	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
15.1.1	Ne dovodeći u pitanje Poglavlje V, svaka država članica odobrava puštanje u rad onih sturnih podсистема koji čine železnički sistem i koji se nalaze ili eksploatišu na njenom području.	0.1. 22.1	Da bi se strukturni podсистemi pustili u rad i koristili na železničkim prugama Republike Srbije moraju imati dozvolu za korišćenje koju na propisanom obrascu izdaje Direkcija.	Potpuno usklađeno		
15.1.2	U tu svrhu države članice preduzimaju sve odgovarajuće korake da bi osigurale da se ovi podсистemi mogu pustiti u rad samo ako su projektovani, proizvedeni i ugrađeni na način da ispunjavaju konkretne osnovne zahteve kada se	0.1. 18.1	Strukturni podсистemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni na način kojim se ispunjavaju osnovni zahtevi koji se odnose na njih kada se integrišu u	Potpuno usklađeno		

	integrišu u železnički sistem. One posebno proveravaju:	22.3	<p>železnički sistem, pri čemu se naročito proverava:</p> <p>1) tehnička usklađenost ovih podsistema sa sistemom u koji se integrišu;</p> <p>2) bezbedna integracija ovih podsistema od strane upravljača i železničkog prevoznika primenom mera za kontrolu rizika.</p> <p>Pre izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema Direkcija proverava:</p>			
15.1.2.1	- tehničku usklađenost ovih podsistema sa sistemom u koji se integrišu,	0.1. 22.3.1	1)tehničku usklađenost ovih podsistema sa železničkim sistemom u koji se integrišu;	Potpuno usklađeno		
15.1.2.2	- bezbedno integrisanje ovih podsistema u skladu s članovima 4(3) i 6(3) Direktive 2004/49/EZ.	0.1. 22.3.2	2)bezbednu integraciju ovih podsistema od strane upravljača i železničkog prevoznika primenom	Potpuno usklađeno		

			mera za kontrolu rizika;			
15.2.	Pre puštanja u rad ovih podsistema, svaka država članica proverava da li su oni u skladu sa odgovarajućim odredbama TSI o eksploataciji i održavanju u datom slučaju.	0.1. 22.3.3	3) da li su ovi podsistemi u saglasnosti sa odredbama relevantnih TSI u vezi eksploatacije i održavanja podsistema i/ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa	Potpuno usklađeno		
15.3.1.	Po puštanju u rad podsistema izvode se provere: (a) za infrastrukturne pod sisteme u kontekstu dodeljivanja i nadzora nad sertifikatom za bezbednost na osnovu člana 11. Direktive 2004/49/EZ; (b) za vozila u kontekstu dodeljivanja i nadzora nad sertifikatom za bezbednost na osnovu člana 10. Direktive 2004/49/EZ.	0.1. 22.12	Nakon izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema, Direkcija kontinuirano proverava: 1) infrastrukturu, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom; 2) vozila, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz.	Potpuno usklađeno		
15.3.2.	U tu se svrhu koriste se postupci ocene i verifikacije propisani u odgovarajućim strukturnim i funkcionalnim TSI.	0.1. 9.3.	TSI propisuje Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama.	Potpuno usklađeno		Republika Srbija preuzima kompletno TSI, uključujući i postupke verifikacije
16.1.	Ne dovodeći u pitanje odredbe	0.1.	Ne sme se zabranjivati,	Potpuno		

	člana 15(1), države članice na svome području i sa stanovišta vezanog za ovu Direktivu ne smeju zabraniti, ograničiti ili sprečiti izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podсистема koji čine železnički sistem a ispunjavaju osnovne zahteve. One posebno ne smeju zahtevati provere koje su već izvršene:	18.2	ograničavati ili sprečavati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podсистема koji čine železnički sistem i ispunjavaju osnovne zahteve, a posebno se ne može zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene:	usklađeno		
16.1.1	- ili kao deo postupka koji vodi do „EZ” deklaracije o verifikaciji, čiji su elementi utvrđeni u Prilogu V,	0.1. 18.2.1	1) u okviru postupka za sticanje deklaracije o verifikaciji;	Potpuno usklađeno		
16.1.2	- ili u drugim državama članicama, pre ili posle stupanja na snagu ove Direktive, radi verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtevima u identičnim radnim uslovima.	0.1. 18.2.2	2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, u cilju verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtevima u identičnim radnim uslovima.	Potpuno usklađeno		
17.1	Države članice smatraju da su interoperabilni i usklađeni s osnovnim zahtevima u vezi s njima oni strukturni podсистemi, koji čine železnički sistem i obuhvaćeni su „EZ” deklaracijom o verifikaciji.	0.1. 20.1	Strukturni podсистemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o verifikaciji smatraju se interoperabilnim i usklađenim sa osnovnim zahtevima.	Potpuno usklađeno		
17.2	Verifikacija interoperabilnosti strukturnog podсистема kao dela	0.1.	Verifikacija strukturnog podсистема zasniva se na	Potpuno usklađeno		

	železničkog sistema u skladu sa osnovnim zahtevima zasniva se upućivanjem na TSI, ukoliko postoje.	20.2	TSI, ukoliko postoje.			
17.3.1	Države članice sastavljaju za svaki podsistem spisak tehničkih propisa u upotrebi za ispunjavanje osnovnih zahteva i dostavljaju taj spisak Komisiji ako: - ne postoji odgovarajuća TSI, ili - ako je prijavljeno odstupanje na osnovu člana 9, ili - ako poseban slučaj zahteva primenu tehničkih propisa koji nisu uključeni u odgovarajuću TSI.	0.1. 20.3	Direkcija priprema spisak važećih nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju za ispunjavanje osnovnih zahteva u slučaju: 1) da ne postoje TSI za određeni strukturni podsistem; 2) odstupanja predviđenih u članu 11. stav 1. ovog zakona; 3) posebnih slučajeva koji nisu predviđeni u TSI i koji zahtevaju primenu nacionalnih železničkih tehničkih propisa;	Potpuno usklađeno		
17.3.2	Taj se spisak dostavlja: - svaki put kad se promeni spisak tehničkih propisa koji je, na osnovu člana 16(3) Direktive 96/48/EZ i člana 16(3) Direktive 2001/16/EZ trebalo da bude prijavljen do 30. aprila 2005, ili - po prijavljivanju odstupanja, ili - po objavljivanju odgovarajuće TSI.	0.1. 20.4 20.5	Spisak propisa iz stava 3. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici. Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji spisak propisa iz stava 3. ovog člana, a na zahtev Evropske komisije i kompletne tekstove	Potpuno usklađeno		

			propisa.			
17.3.3	Tom prilikom države članice imenuju tela koja su u slučaju ovih tehničkih propisa nadležna za sprovođenje postupka verifikacije navedenog u članu 18.	0.1. 20.6	Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela kao i ocenu usaglašenosti i ocenu pogodnosti za upotrebu elemenata podsistema na koje su primenjeni nacionalni železnički tehnički propisi po postupku propisanom čl. 15 i 19. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela, sertifikat o usaglašenosti i sertifikat o pogodnosti za upotrebu, kao isprave o usaglašenosti.	Potpuno usklađeno		
17.3.4	Komisija tu informaciju upućuje Agenciji, koja je zatim objavljuje.			Neprenosivo	Ova odredba odnosi se na Komisiju i Agenciju	
17.3.5	Države članice stavljaju na raspolaganje integralni tekst prijavljenih propisa na zahtev Komisije.	0.1. 20.5	Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji spisak propisa iz stava 3. ovog člana, a na zahtev Evropske komisije, i kompletne tekstove propisa.	Potpuno usklađeno		

17.3.5	Radi sprečavanja stvaranja dodatnih prepreka i radi nastavka klasifikacije nacionalnih propisa u skladu sa članom 27, Komisija nadzire uvođenje novih propisa u državama članicama. Ako Komisija smatra da novi propis prouzrokuje proizvoljnu diskriminaciju ili prikriveno ograničavanje železničkog saobraćaja između država članica, usvaja se odluka naslovljena na dotičnu državu članicu u skladu sa regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3).			Neprenosivo	Ovaj deo odredbe odnosi se na Komisiju.	
17.3.6	Države članice mogu odlučiti da ne prijave propise i ograničenja koji su strogo lokalne prirode. U takvim slučajevima, države članice navode takva pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz člana 35.			Neprenosivo	Diskreciona odredba	
17.3.7	Države članice osiguravaju da se obavezujući tehnički propisi objave i učine dostupnim svim upravljačima infrastrukturom, železničkim prevoznicima i podnosiocima zahteva za doz-vole za korišćenje, na jasnom jeziku koji	0.1. 20.4	Spisak propisa iz stava 3. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici.	Potpuno usklađeno		

	<p>moгу razumeti sve zainteresovane strane.</p>					
18.1.	<p>U cilju izdavanja „EZ” deklaracije o verifikaciji podsistema, podnosilac zahteva dužan je da pozove prijavljeno telo koje je odabrao u tu svrhu da primeni „EZ” postupak verifikacije naveden u Prilogu VI. Podnosilac zahteva može biti naručilac ili proizvođač, ili njihov ovlašćeni predstavnik Zajednici.</p>	<p>0.1. 19.2</p>	<p>U cilju izdavanja deklaracije o verifikaciji podsistema, podnosilac zahteva bira telo kome će podneti zahtev za verifikaciju podsistema. Podnosilac zahteva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.</p>	Potpuno usklađeno		
18.2	<p>Zadatak prijavljenog tela odgovornog za „EZ” proveru podsistema započinje u fazi projektovanja i obuhvata ceo period proizvodnje sve do faze odobravanja pre nego što se podsistem pusti u rad. Takođe, obuhvata verifikaciju interfejsa predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i u registrima predviđenim čl. 34. i 35.</p>	<p>0.1. 19.3 19.4.</p>	<p>Prijavljeno telo proverava podsistem u svakoj od sledećih faza: 1) celokupni projekat; 2) gradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnja, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsistema; 3) konačno ispitivanje podsistema.</p> <p>Prijavljeno telo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i registrima iz čl. 34. i 35.</p>	Potpuno usklađeno		

			ovog zakona, vrši i verifikaciju interfejsa predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.			
18.3	Prijavljeno telo je odgovorno za sastavljanje tehničke dokumentacije koja mora biti priložena uz „EZ” deklaraciju o verifikaciji podsistema. Ta tehnička dokumentacija mora da sadrži sve neophodne dokumente vezane za karakteristike podsistema i, po potrebi, sve dokumente kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti. Ona, takođe, treba da sadrži sve elemente vezane za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa servisiranjem, stalnim ili periodičnim nadzorom, podešavanjem i održavanjem.	0.1. 19.5 19.6	Prijavljeno telo dužno je da sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema. Tehnička dokumentacija iz stava 5. ovog člana sadrži podatke vezane za karakteristike podsistema, za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sve dokumente kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.	Potpuno usklađeno		
18.4	Prijavljeno telo može izdati prelazne izveštaje o verifikaciji koje se odnose na određene faze postupka provere ili određene delove podsistema. U tom se slučaju primenjuje postupak naveden u Prilogu VI.	0.1. 19.9	Prijavljeno telo može, na traženje podnosioca zahteva, izdati prelaznu izjavu o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV) faze projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili faze proizvodnje	Potpuno usklađeno		

		19.10	ili određenih delova podсистема. U slučajevima iz stava 9. ovog člana prijavljeno telo izdaje PIV sertifikat, a podnosilac zahteva sastavlja PIV deklaraciju.			
18.5	Ako odgovarajuća TSI to omogućava, prijavljeno telo može izdati sertifikate o usaglašenosti za seriju podсистема ili određenih delova tih podсистема.	0.1. 19.8	Ako odgovarajući TSI to omogućava, prijavljeno telo može izdati sertifikate o verifikaciji za seriju podсистема ili određenih delova tih podсистема.	Potpuno usklađeno		
19.1	Ako država članica smatra da strukturni podсистem obuhvaćen „EZ” deklaracijom o verifikaciji podсистема i sa tehničkom dokumentacijom u prilogu nije potpuno u skladu s ovom direktivom i, posebno, ako ne ispunjava osnovne zahteve, ona može zahtevati dodatne provere.	0.1. 21.1	Ukoliko smatra da strukturni podсистem za koji je izdata deklaracija o verifikaciji, nije u celosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podсистem ne ispunjava zahteve iz člana 8. ovog zakona, Direkcija može da naloži licu koje je izdalo deklaraciju o verifikaciji izvršavanje dopunskih provera i kontrola.	Potpuno usklađeno		
19.2	Država članica koja podnosi			Neprenosivo	Odredba se odnosi	

	zahtev odmah obaveštava Komisiju o svim zatraženim dodatnim proverama i navodi obrazloženje tih provera. Komisija je dužna da se posavetuje sa zainteresovanim stranama.				na proceduru saradnje države članice i Komisije.	
19.3.1	Država članica koja podnosi zahtev navodi da li je razlog nepotpune usklađenosti s ovom direktivom: nepodudarnost sa osnovnim zahtevima ili TSI, ili nepravilna primena TSI-a. U tom slučaju,	0.1. 21.2 21.3.	U aktu kojim su naložene mere iz stava 1. ovog člana, Direkcija je dužna da navede da li je u pitanju neusklađenost sa zahtevima iz člana 8. ovog zakona ili sa TSI ili su nepravilno primenjeni TSI. Ukoliko dopunske kontrole i provere pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona, podsistem ne može dobiti dozvolu za korišćenje.	Potpuno usklađeno	.	

19.3.1	Komisija odmah obaveštava državu članicu o prebivalištu osobe koja je sastavila neispravnu „EZ” deklaraciju o verifikaciji i traži da država članica preduzme odgovarajuće mere;			Neprenosivo	Odredba se odnosi na proceduru saradnje države članice i Komisije.	
19.3.2	neadekvatnost TSI. U tom se slučaju primenjuje postupak za izmene i dopune TSI-a, kako je navedeno u članu 7.			Neprenosivo	Odredba se odnosi na Komisiju i Evropsku železničku agenciju	
20.1	U slučaju obnove ili unapređenja, naručilac ili proizvođač šalje dotičnoj državi članici dokumentaciju sa opisom projekta. Država članica zatim pregleda tu dokumentaciju i, vodeći računa o strategiji implementacije naznačenoj u merodavnoj TSI, odlučuje da li obim radova znači da je potrebna nova dozvola za korišćenje u smislu ove Direktive. Takva nova dozvola za korišćenje potrebna je svaki put kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbednosti dotičnog pod-sistema. Ako je	0.1. 32.1 - 32.3	U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema naručilac ili proizvođač dostavlja Direkciji kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta, a Direkcija odlučuje, uzimajući u obzir strategiju implementacije navedene u relevantnim TSI, da li obim radova zahteva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu za tip vozila. Nova dozvola za korišćenje strukturnog	Potpuno usklađeno		

	<p>potrebna nova dozvola, država članica odlučuje u kojoj je meri potrebno primeniti TSI na projekat.</p> <p>Država članica donosi svoju odluku najkasnije četiri meseca pošto podnosilac zahteva dostavi potpunu dokumentaciju.</p>		<p>podсистема potrebna je uvek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbednosti tog podсистема, a Direkcija odlučuje u kojoj meri je potrebno primeniti tsi na predmetni podсистем.</p> <p>U slučaju iz stava 1. ovog člana Direkcija je dužna da odluči najkasnije četiri meseca nakon što naručilac ili proizvođač dostavi kompletnu dokumentaciju.</p>			
20.2	<p>Ako je potrebna nova dozvola i ako TSI nije primenjena u potpunosti, države članice prijavljuju sledeće informacije Komisiji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - razlog zbog kojeg TSI nije u potpunosti primenjena, - tehničke karakteristike primenjene umesto TSI, - tela koja su u slučaju tih karakteristika nadležna za primenu postupka verifikacije navedenog u članu 18. 	<p>0.1.</p> <p>32.4</p>	<p>Ako je izdata nova dozvola, a prilikom njenog izdavanja nisu primenjeni u potpunosti TSI, Direkcija prijavljuje sledeće informacije Evropskoj komisiji:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) razlog zbog kojeg TSI nisu u potpunosti primenjeni; 2) tehničke karakteristike primenjene umesto TSI; 3) tela koja su u slučaju tih karakteristika 	Potpuno usklađeno		

			nadležna za verifikaciju podsistema.			
20.3	Komisija saopštava informacije navedene u gornjem stavu Agenciji, koja ih objavljuje.			Neprenosivo	Ova odredba odnosi se na Komisiju	
21.1	Pre puštanja u saobraćaj nekog vozila na određenoj mreži, ono treba da ima dozvolu za korišćenje koju izdaje nacionalno telo za bezbednost nadležno za tu mrežu, osim ako u ovom poglavlju nije drugačije navedeno.	0.1. 23.1 23.7	Tipovi svih vozila koja se registruju u Republici Srbiji, bilo kog proizvođača, moraju biti odobreni. Vozila koja odgovaraju odobrenom tipu moraju dobiti pojedinačne dozvole za korišćenje koje se izdaju na osnovu sprovedenog postupka kojim se verifikuje pripadnost odobrenom tipu i deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.	Potpuno usklađeno		
21.2	Dozvola za korišćenje vozila koje je u skladu sa TSI dodeljuje se u skladu s čl. 22. ili 23.	0.1. 26 27	Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI Dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usaglašena sa TSI	Potpuno usklađeno		

21.3	Dozvola za korišćenje vozila koje nije u skladu sa TSI dodeljuje se u skladu s čl. 24. ili 25.	0.1. 29 30	Dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI	Potpuno usklađeno		
21.4	Dozvola za korišćenje vozila koje je usaglašeno sa već odobrenim tipom vozila izdaje se u skladu s članom 26.	0.1. 23	Dozvola za tip vozila	Potpuno usklađeno		
21.5	Dozvola koju je izdala jedna država članica važi u svim državama članicama, ne dovodeći u pitanje odredbe čl. 23. i 25. vezane za dodatna odobrenja. Države članice utvrđuju, usvajanjem posebnih nacionalnih propisa ili odredbi za sprovođenje ove direktive da li su potrebna dodatna odobravanja u skladu sa odgovarajućim odredbama člana 23. u slučaju vozila koja su u skladu sa TSI ili člana 25. za vozila koja nisu u skladu sa TSI.			Potpuno usklađeno		Zakon o potvrđivanju protokola od 3. juna 1999. Godine o izmenama konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (protokol iz 1999) i Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine (Sl. Glasnik RS br. 102/07, Sl. glasnik RS- Međunarodni ugovori br.1/10, 2/13-Dr. Propis
21.6	Svi zahtevi za dozvole za korišćenje podležu odluci nacionalnog tela za bezbednost, u skladu s čl 22. i 23. ili čl. 24. i	0.1. 26.2	Dozvolu za korišćenje izdaje Direkcija na sledeći način: 1) ako je za sve	Potpuno usklađeno		

	<p>25. U dozvoli za korišćenje mogu se propisivati uslovi korišćenja i druga ograničenja.</p>	<p>strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o verifikaciji, dozvola se izdaje bez dodatnih provera;</p> <p>2) ako je za vozilo priložena deklaracija o verifikaciji, u skladu sa članom 19. ovog zakona, Direkcija pre izdavanja dozvole proverava:</p> <p>(1) tehničku usklađenost između relevantnih strukturnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa odredbama člana 22. stav 3. ovog zakona,</p> <p>(2) tehničku usklađenost između vozila i mreže na kojoj će saobraćati,</p> <p>(3) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na otvorena pitanja,</p> <p>(4) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na posebne slučajeve koji su definisani u</p>			
--	---	---	--	--	--

		27.	<p>odgovarajućim TSI; 3) ako je podnosilac zahteva priložio deklaraciju o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.</p> <p>Vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet posebnih slučajeva i otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI. Za vučna vozila iz stava 1. ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

			<p>koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI, Direkcija izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Republici Srbiji.</p> <p>Rešenje o odbijanju izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila u Republici Srbiji konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Podnosilac zahteva dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Republike Srbije koja sadrži:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u državi porekla; 2) primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila 			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, sve dok te informacije nisu harmonizovane sa odgovarajućim TSI;</p> <p>3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;</p> <p>4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturuom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.</p> <p>Direkcija pri odlučivanju</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>o podnetom zahtevu proverava:</p> <p>1) tehničku usklađenost vozila i mreže, uključujući nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja u cilju obezbeđenja te usklađenosti;</p> <p>2) upotrebu nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju na posebne slučajeve koji su definisani u TSI.</p> <p>Direkcija može zahtevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje testova na mreži radi provere elemenata iz stava 6. ovog člana.</p> <p>Direkcija će sa podnosiocem zahteva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih testova na mreži.</p> <p>Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje testova u roku od tri</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>meseca od podnošenja zahteva.</p> <p>Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2. ovog člana:</p> <p>1) dva meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 5. ovog člana;</p> <p>2) mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.</p> <p>Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole za korišćenje u roku iz stava 10. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.</p> <p>Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Republici Srbiji i na koja se primenjuju odredbe</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		29.	<p>člana 11. stav 2. ovog zakona izdaje Direkcija, ako je podnosilac zahteva priložio:</p> <p>1) deklaraciju o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila;</p> <p>2) dokumentaciju o izvedenom postupku verifikacije svih strukturnih podsistema vozila u skladu sa članom 19. ovog zakona u odnosu na tehničke zahteve TSI (ako isti postoje) i u odnosu na tehničke zahteve nacionalnih železničkih tehničkih propisa.</p> <p>Parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI propisaće Direkcija. Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

			<p>Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nisu usaglašena sa TSI, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji. Dodatnu dozvolu izdaje Direkcija na način iz člana 22. stav 1. ovog zakona.</p> <p>Rešenje o odbijanju izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila zajedno sa podacima o planiranom korišćenju na mreži Republike Srbije.</p> <p>Dokumentacija iz stava 3. ovog člana sadrži:</p> <p>1) dokaze da je korišćenje</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		30.	<p>vozila odobreno u državi gde je registrovano zajedno sa dokumentacijom o primenjenom postupku da bi se pokazalo da vozilo zadovoljava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima;</p> <p>2) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene;</p> <p>3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;</p> <p>4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

			<p>pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže. Parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI propisaće Direkcija. Dokazi iz stava 4. tač. 1) i 2) ovog člana mogu se osporiti jedino ako Direkcija dokaže postojanje značajnog rizika za bezbednost. Direkcija može zahtevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje testova na mreži kako bi se proverilo da li je</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>dokumentacija iz stava 4. tač. 3) i 4) ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim železničkim tehničkim propisima. Direkcija će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih testova. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje testova u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.</p> <p>Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana:</p> <p>1) četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;</p> <p>2) dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.</p> <p>Ukoliko Direkcija ne</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			odluči o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana, u roku iz stava 11. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.			
21.7	Svaka odluka koju donese nacionalno telo za bezbednost kojom se odbija puštanje u saobraćaj vozila mora biti valjano obrazložena. Podnosilac zahteva može u roku od mesec dana od dobijanja negativne odluke da zatraži da nacionalno telo za bezbednost preispita odluku iz opravdanih razloga. Nacionalno telo za bezbednost tada ima dva meseca, počevši od prijema žalbe, da potvrdi ili poništi svoju odluku. Ako je potvrđena negativna odluka, podnosilac zahteva može zahtevati da žalbeno telo koje je imenovala merodavna država članica na osnovu člana 17(3) Direktive 2004/49/EZ preispita odluku iz opravdanih razloga.	0.1. 22.2	Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.	Delimično usklađeno	Prema zakonodavstvu u Republici Srbiji rešenja državnih organa (Direkcija za železnice je državni organ) su konačni u upravnom postupku. Žalba nije moguća ali je moguće pokretanje upravnog spora.	

	Države članice mogu imenovati regulatorno telo uspostavljeno u skladu sa članom 30. Direktive 2001/14/EZ u svrhu ovog žalbenog postupka.					
21.8	U nedostatku odluke nacionalnog tela za bezbednost u određenom roku, kako je navedeno u čl. 23(7) i 25(5), puštanje u saobraćaj dotičnog vozila smatra se odobrenim nakon razdoblja od tri meseca, koje počinje na kraju tog roka. Dozvole dodeljene u skladu sa ovim stavom važe samo na mreži za koju nadležno nacionalno telo za bezbednost nije reagovalo u propisanom roku.	0.1. 27.9	Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole za korišćenje u roku iz stava 10. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.	Potpuno usklađeno		
21.9	Nacionalno telo za bezbednost koje namerava da poništi dozvolu za korišćenje koju je samo izdalo, ili dozvolu izdatu podnosiocu zahteva u skladu sa stavom 8, koristi postupak za reviziju sertifikata za bezbednost naveden u članu 10(5) Direktive 2004/49/EZ ili, gde je primenjivo, postupak za reviziju sertifikata za bezbednost naveden u članu 11(2) te direktive.	0.1. 33.	Direkcija oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi: 1) da železničko vozilo više nije u skladu sa: (1) TSI ili nacionalnim železničkim tehničkim	Potpuno usklađeno		

			<p>propisima, (2) odobrenim odstupanjima u skladu sa članom 11. ovog zakona, (3) propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID; 2) da imalac nije ispunio zahtev Direkcije da ispravi nedostatke u propisanom roku; 3) da se ne poštuju uslovi ili ograničenja iz člana 22. stav 5. ovog zakona. Direkcija suspenduje dozvolu za korišćenje ukoliko se:</p> <p>1) nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi da se održavanje železničkog vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI, nacionalnim železničkim tehničkim propisima, propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID ili</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>ukoliko se ne poštuju propisani rokovi za održavanje;</p> <p>2) u slučaju teškog oštećenja železničkog vozila ne ispuni nalog Direkcije za stavljanje vozila na uvid.</p> <p>Dozvola za korišćenje će biti suspendovana do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje iste.</p> <p>Rešenje o oduzimanju, odnosno suspenziji dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Dozvola za korišćenje postaje nevažeća ukoliko je železničko vozilo povučeno iz saobraćaja (kasacija vozila i sl.).</p> <p>O povlačenju iz saobraćaja imalac vozila obaveštava Direkciju bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od povlačenja.</p> <p>Odredbe st. 1, 2. i 4. ovog</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			člana shodno se primenjuju i na dozvolu za tip vozila.			
21.10	U slučaju žalbenog postupka nadležno žalbeno telo navedeno u stavu 7. može od Agencije zatražiti mišljenje koje se, u tom slučaju, izdaje u roku od mesec dana od podnošenja zahteva i dostavlja se podnosiocu zahteva, nadležnom žalbenom telu i nacionalnom telu za bezbednost koje odbija da izda dozvolu.			Neprenosivo	Mišljenje Agencije nije pravno obavezujuće za države članice	
21.11	U slučaju vozila koja se kreću između države članice i treće zemlje na mreži čija se širina koloseka razlikuje od širine koloseka glavne železničke mreže u Zajednici i za koja se može odobriti odstupanje u skladu sa članom 9(5) ili koja podležu posebnim slučajevima, nacionalni propisi navedeni u čl. 22. i 24. mogu uključivati međunarodne sporazume ako su u skladu sa zakonodavstvom Zajednice.			Neprenosivo	Ovo nije bitna odredba za železnički sistem u Republici Srbiji pošto se širina koloseka ne razlikuje od širine koloseka glavne železničke mreže u Zajednici	
21.12	Dozvole za korišćenje dodeljene pre 19. jula 2008, uključujući dozvole dobijene na osnovu međunarodnih sporazuma,	0.1. 31	Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se: 1) za polovna vozila uvezena iz inostranstva	Potpuno usklađeno		

	konkretno RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) i RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostaju važeće u skladu s uslovima na osnovu kojih su izdate. Ova odredba ima prednost nad čl. 22. do 25.		koja su usaglašena sa TSI, osim ako ne podležu odredbama člana 27. STAV 2. ovog zakona; 2) za vozila odobrena u drugim državama pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI koja: (1) nose oznaku RIC ili RIV, (2) su odobrena za saobraćaj i obeležena u skladu sa važećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između železničkih prevoznika iz Republike Srbije i železničkih prevoznika iz drugih država; 3) za polovna vozila iz tačke 2) ovog člana koja se uvoze iz inostranstva. Izmene sporazuma iz stava 1. tačka 2) podtačka (2) ovog člana i pripremu novih sporazuma kojima se uređuje konstrukcija, priznavanje dozvola za korišćenje i upotreba vozila između zainteresovanih država			
--	--	--	---	--	--	--

			vrši Direkcija. vozila iz člana 27. stav 2. i vozila iz stava 1. tačka 2) podtačka 2 koja se kao polovna uvoze iz inostranstva podležu obavezi odobrenja tipa pre registracije u Republici Srbiji.			
21.13	Države članice mogu izdati dozvole za korišćenje jedne serije vozila. U tu svrhu, nacionalna tela za bezbednost obaveštavaju podnosioca zahteva o postupku koji je potrebno sprovesti.			Neprenosivo	Diskreciona odredba. Ova odredba daje diskreciono pravo državama članicama pošto je izraz „može izdati” dozvole za korišćenje jedne serije vozila.	
21.14	Dozvole za korišćenje izdate u skladu sa ovim članom ne dovode u pitanje druge uslove postavljene železničkim preduzećima i upravljačima infrastrukture za eksploataciju takvih vozila na odgovarajućoj mreži, u skladu sa čl. 9, 10. i 11. Direktive 2004/49/EZ.	0.1. 22.12.	Dozvole za korišćenje vozila izdate u skladu sa ovim članom ne dovode u pitanje druge uslove postavljenje železničkim prevozniciima i upravljačima infrastrukture za eksploataciju tih vozila na odgovarajućoj mreži kroz zahteve za uspostavljanje sistema za upravljanje	Potpuno usklađeno		

			bezbednošću i posedovanjem odgovarajućih sertifikata o bezbednosti.			
22.1	Ovaj član se primenjuje na vozila koja su usaglašena sa svim relevantnim TSI koji su na snazi u trenutku njihovog puštanja u saobraćaj, pod uslovom da je značajan deo osnovnih zahteva dat u ovim TSI kao i da je odgovarajuća TSI koja se odnosi na železnička vozila na snazi i da se primenjuje.	0.1. 26.1	Tehničke karakteristike vozila koja se registruju u Republici Srbiji, moraju biti usaglašene sa relevantnim TSI koji su na snazi i primenjuju se u trenutku njihovog puštanja u rad, pod uslovom da je značajan deo osnovnih zahteva dat u tim TSI.	Potpuno usklađeno		
22.2	Prvu dozvolu dodeljuje nacionalno telo za bez-bednost na sledeći način:	0.1. 26.2	Dozvolu za korišćenje izdaje Direkcija na sledeći način:	Potpuno usklađeno		
22.2.1	ako su svi strukturni podsistemi vozila odobreni u skladu sa odredbama Poglavlja IV, dozvola se dodeljuje bez dodatnih provera;	0.1. 26.2.1	ako je za sve strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o verifikaciji, dozvola se izdaje bez dodatnih provera;	Potpuno usklađeno		
22.2.2.1	u slučaju vozila koja imaju sve neophodne „EZ” deklaracije o	0.1.	ako je za vozilo priložena deklaracija o verifikaciji,	Potpuno usklađeno		

	verifikaciji, kako je predviđeno članom 18, kriterijumi koje nacionalno telo za bezbednost može da proveri radi izdavanja dozvole za korišćenje mogu se odnositi samo na sledeće:	26.2.2	u skladu sa članom 19. ovog zakona, Direkcija pre izdavanja dozvole proverava:			
22.2.2.2	- tehničku usklađenost relevantnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa članom 15(1),	0.1. 26.2.2.1	tehničku usklađenost između relevantnih strukturnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa odredbama člana 18. stav 1. ovog zakona,	Potpuno usklađeno		
22.2.2.3	- tehničku usklađenost vozila i dotične mreže,	0.1. 26.2.2.2	tehničku usklađenost između vozila i mreže na kojoj će saobraćati,	Potpuno usklađeno		
22.2.2.4	- nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja,	0.1. 26.2.2.3	usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na otvorena pitanja,	Potpuno usklađeno		
22.2.2.5	- nacionalne propise koji se primenjuju na posebne slučajeve propisno identifikovane u odgovarajućim TSI.	0.1. 26.2.2.4	usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na posebne slučajeve koji su definisani u odgovarajućim TSI;	Potpuno usklađeno		
23.1	Vozila potpuno usaglašena sa TSI koje obuhvataju sve aspekte	0.1.	Vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje u	Potpuno usklađeno		

	relevantnih podsistema, bez posebnih slučajeva i bez otvorenih pitanja izričito vezanih za tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu nikakvom dodatnom odobravanju za puštanje u saobraćaj sve dok se kreću mrežama koje su usaglašene sa TSI u drugim državama članicama ili pod uslovima navedenim u pripadajućim TSI.	27.1	drugim državama, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet posebnih slučajeva i otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI .			
23.2	U slučaju vozila puštenih u saobraćaj u skladu sa članom 22, ali za koje ne važi stav 1, države članice odlučuju da li su potrebna dodatna odobravanja za njihovo područje. U tom slučaju, primenjuju se st. 3. do 7.	0.1. 27.2	Za vučna vozila iz stava 1. ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI, Direkcija izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Republici Srbiji.	Potpuno usklađeno		
23.3	Podnosilac zahteva dostavlja	0.1.	Podnosilac zahteva	Potpuno		Pre izdavanja dozvole za

	nacionalnom telu za bezbednost dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila i njegovom predviđenom korišćenju na mreži. Ta dokumentacija mora da sadrži sledeće informacije:	27.4	dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Republike Srbije koja sadrži:	usklađeno		korišćenje vozila biće izdata dozvola za tip vozila
23.3.1	dokumentovani dokaz da je puštanje vozila u saobraćaj odobreno u drugoj državi članici u skladu s članom 22;	0.1. 27.4.1	dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u državi porekla;	Potpuno usklađeno		
23.3.2	primerak tehničke dokumentacije, kako je navedeno u Prilogu VI. To uključuje, u slučaju vozila opremljenih snimačima podataka, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanje i procene, sve dok te informacije nisu harmonizovane u pripadajućoj TSI;	0.1. 27.4.2	primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, sve dok te informacije nisu harmonizovane sa odgovarajućim TSI;	Potpuno usklađeno		
23.3.3	evidencije koje prikazuju istoriju	0.1.	evidencije koje prikazuju	Potpuno		

	održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene po odobranju;	27.4.3	istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;	usklađeno		
23.3.4	dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturuom i sta-bilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom,, sistem kontrole upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i slobodni profil, maksimalno dopušteno osovinsko opterećenje i ostala ograničenja mreže.	0.1. 27.4.4	dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturuom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.	Potpuno usklađeno		
23.4.	Kriterijumi koje proverava nacionalno telo za bezbednost mogu se odnositi samo na:	0.1. 27.5	Direkcija pri odlučivanju o podnetom zahtevu proverava:	Potpuno usklađeno		
23.4.1	- tehničku usklađenost vozila i dotične mreže, uključujući nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja za obezbeđivanje usklađenosti,	0.1. 27.5.1	tehničku usklađenost vozila i mreže, uključujući nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja u cilju obezbeđenja te	Potpuno usklađeno		

			usklađenosti;			
23.4.2	- nacionalne propise koji se primenjuju na posebne slučajeve propisno identifikovane u odgovarajućim TSI.	0.1. 27.5.2	upotrebu nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju na posebne slučajeve koji su definisani u TSI.	Potpuno usklađeno		
23.5	Nacionalno telo za bezbednost može zahtevati dostavljanje dodatnih informacija, izradu analize rizika u skladu s članom 6(3) Direktive 2004/49/EZ ili ispitivanja na mreži u cilju verifikacije kriterijuma navedenih u stavu 4. Međutim, nakon usvajanja referentnog dokumenta navedenog u članu 27. ove direktive, nacionalno telo za bezbednost može vršiti takvu verifikaciju samo na osnovu nacionalnih propisa u vezi sa grupom B ili C u tom dokumentu.	0.1. 27.6	Direkcija može zahtevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje testova na mreži radi provere elemenata iz stava 6. ovog člana.	Potpuno usklađeno		
23.6	Nacionalno telo za bezbednost definiše, posle konsultacije sa podnosiocem zahteva, obim i sadržaj dodatnih informacija, analize rizika i zahtevanih ispitivanja. Upravljač infrastrukture, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, preduzima sve kako bi obezbedio	0.1. 27.7	Direkcija će sa podnosiocem zahteva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih testova na mreži. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva,	Potpuno usklađeno		

	da se sva ispitivanja izvrše u roku od tri meseca pošto je podnosilac predao zahtev. Ako je potrebno, nacionalno telo za bezbednost preduzima potrebne mere kako bi se obavila ispitivanja.		obezbedi izvršenje testova u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.			
23.7	Svi zahtevi za dozvolu za korišćenje dostavljeni u skladu s ovim članom podležu odluci nacionalnog tela za bezbednost, koju je potrebno doneti što pre, a najkasnije:	0.1. 27.8	Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2. ovog člana:	Potpuno usklađeno		
23.7.1	(a) dva meseca nakon po dostavljanju dokumentacije navedene u stavu 3;	0.1. 27.8.1	dva meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;	Potpuno usklađeno		
23.7.2	(b) po mogućnosti, mesec dana po podnošenju svih dodatnih informacija koje je tražilo nacionalno telo za bezbednost;	0.1. 27.8.2	mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.	Potpuno usklađeno		
23.7.3	(v) po mogućnosti, mesec dana po podnošenju rezultata svih ispitivanja koja je zatražilo nacionalno telo za bezbednost.	0.1. 27.8.2	mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.	Potpuno usklađeno		
24.1	Ovaj član se primenjuje na vozila koja nisu usaglašena sa svim odgovarajućim TSI važećim u trenutku njihovog puštanja u saobraćaj, uključujući i vozila za	0.1. 28.1	Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje strukturnih podсистема koji nisu usaglašeni sa relevantnim TSI važećim u trenutku	Potpuno usklađeno		

	koja važe odstupanja, ili gde značajan deo osnovnih zahteva nije naveden u jednoj ili više TSI.		njihovog puštanja u rad, uključujući i podsisteme za koje važe odstupanja, ili gde značajan deo osnovnih zahteva nije naveden u jednoj ili više TSI, ako su ispunjeni sledeći uslovi: 1) podsistemi SU usklađeni sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima i srpskim i granskim standardima iz oblasti železničkog saobraćaja, odnosno UIC propisima i evropskim normama ukoliko za neki podsistem ne postoje nacionalni železnički tehnički propisi i standardi; 2) podsistemi ispunjavaju osnovne zahteve koji se na njih odnose; 3) priložena je dokumentacija o sprovedenom postupku verifikacije strukturnih podсистема.			
24.2.1	Prvu dozvolu dodeljuje nacionalno telo za bez-bednost	0.1.	Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u	Potpuno usklađeno		

	na sledeći način:	29.1	Republici Srbiji i na koja se primenjuju odredbe člana 11. stav 2. ovog zakona izdaje Direkcija, ako je podnosilac zahteva priložio:			
24.2.1.1	- za tehničke aspekte koje obuhvata TSI, ako postoji, primenjuje se „EZ” postupak verifikacije,	0.1. 29.1.1	deklaraciju o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila;	Potpuno usklađeno		
24.2.1.2	- za druge tehničke aspekte, primenjuju se nacionalni propisi prijavljeni u skladu sa članom 17(3) ove direktive i članom 8. Direktive 2004/49/EZ.	0.1. 29.1.2	dokumentaciju o izvedenom postupku verifikacije svih strukturnih podsistema vozila u skladu sa članom 19. ovog zakona u odnosu na tehničke zahteve TSI (ako isti postoje) i u odnosu na tehničke zahteve nacionalnih železničkih tehničkih propisa.	Potpuno usklađeno		
24.2.2	Ova prva dozvola važi samo na mreži države članice koja je izdala.	0.1. 28.2	Dozvola iz stava 1. ovog člana, koja se odnosi na vozila važi samo na mreži Republike Srbije.	Potpuno usklađeno		

25.1	U slučaju vozila koja su odobrena za puštanje u saobraćaj u jednoj državi članici u skladu s članom 21(12) ili članom 24, druge države članice mogu odlučiti u skladu sa ovim članom da li su na njihovom području potrebna dodatna odobravanja za puštanje u saobraćaj.	0.1. 30.1.	Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nisu usaglašena sa TSI, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji. Dodatnu dozvolu izdaje Direkcija na način iz člana 22. stav 1. ovog zakona.	Potpuno usklađeno		
25.2	Podnosilac zahteva dostavlja nacionalnom telu za bezbednost tehničku dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila, zajedno s podacima o planiranom korišćenju na mreži. Ta dokumentacija mora sadržavati sledeće informacije:	0.1. 30.3. 30.4.	Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu zajedno sa podacima o planiranom korišćenju na mreži Republike Srbije. Dokumentacija iz stava 3. ovog člana sadrži:	Potpuno usklađeno		
25.2.1	dokumentovane dokaze da je korišćenje vozila odobreno u drugoj državi članici, zajedno sa dokumentacijom o primenjenom	0.1. 30.4.1	dokaze da je korišćenje vozila odobreno u državi gde je registrovano zajedno sa	Potpuno usklađeno		

	postupku da bi se pokazalo da vozilo zadovoljava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o odstupanjima korišćenim ili odobrenim skladu s članom 9;		dokumentacijom o primenjenom postupku da bi se pokazalo da vozilo zadovoljava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima			
25.2.2	tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike. To uključuje, u slučaju vozila opremljenih snimačima podataka, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene, kako je predviđeno članom 20(2) (v) Direktive 2004/49/EZ;	0.1. 30.4.2	tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene;	Potpuno usklađeno		
25.2.3	zapisnike koji pokazuju istoriju eksploatacije i održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon odobravanja;	0.1. 30.4.3	evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za	Potpuno usklađeno		

			korišćenje;			
25.2.4	dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i slobodni profil, maksimalno dopušteno osovinsko opterećenje i druga ograničenja mreže.	0.1. 30.4.4	dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže.	Potpuno usklađeno		
25.3	Nacionalna tela za bezbednost ne smeju dovoditi u pitanje informacije navedene u stavu 2(a) i (b), osim ako mogu dokazati, ne dovodeći u pitanje član 16, postojanje značajnog rizika za bezbednost. Po usvajanju referentnog dokumenta navedenog u članu 27, nadležno telo za bezbednost ne može se u tom pogledu pozivati na bilo koji propis iz grupe A naveden u tom dokumentu.	0.1. 30.6	Dokazi iz stava 4. tač. 1) i 2) ovog člana mogu se osporiti jedino ako Direkcija dokaže postojanje značajnog rizika za bezbednost.	Delimično usklađeno	Druga rečenica se ne prenosi zato što u ovom trenutku referentni dokument nije merodavan za Srbiju. Dokument će postati merodavan kada Srbija postane članica EU	
25.4.1	Nacionalno telo za	0.1.	Direkcija može zahtevati	Potpuno		

	bezbednost može zahtevati dodatne informacije, analizu rizika u skladu sa članom 6(3) Direktive 2004/49/EZ ili ispitivanja na mreži kako bi se proverilo da li su informacije navedene u stavu 2(v) i (g) ovog člana u skladu s važećim nacionalnim propisima, koji su prijavljeni Komisiji na osnovu člana 8. Direktive 2004/49/EZ ili člana 17. ove direktive. Međutim, po usvajanju referentnog dokumenta navedenog u članu 27. ove Direktive, nacionalno telo za bezbednost može vršiti takvu proveru samo na osnovu nacionalnih propisa vezanih za grupu B ili V u tom dokumentu.	30.7	dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje testova na mreži kako bi se proverilo da li je dokumentacija iz stava 4. tač. 3) i 4) ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.	usklađeno		
25.4.2	Nacionalno telo za bezbednost definiše, nakon konsultacija sa podnosiocem zahteva, obim i sadržaj dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja. Upravljač infrastrukture, posle konsultacija sa podnosiocem zahteva, preduzima sve kako bi osigurao da se sva ispitivanja izvrše u roku od tri meseca pošto je podnosilac predao zahtev. Ako je potrebno,	0.1. 30.8	Direkcija će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih testova. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje testova u roku od tri	Potpuno usklađeno		

	telo nadležno za bezbednost preduzima potrebne mere kako bi se obavila ispitivanja.		meseca od podnošenja zahteva.			
25.5.	Svi zahtevi za dozvole za korišćenje dostavljeni u skladu sa ovim članom podležu odluci nacionalnog tela za bezbednost, koju je potrebno doneti što pre, a najkasnije:	0.1. 30.9	Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana:	Potpuno usklađeno		
25.5.1	četiri meseca po dostavljanju tehničke dokumentacije navedene u stavu 2;	0.1. 30.9.1	četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;	Potpuno usklađeno		
25.5.2	po mogućnosti, dva meseca po podnošenju dodatnih podataka ili analize rizika koju je tražilo nacionalno telo za bezbednost u skladu sa stavom 4;	0.1. 30.9.2	dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.	Potpuno usklađeno		
25.5.3	po mogućnosti, dva meseca po podnošenju rezultata ispitivanja koja je tražilo nacionalno telo za bezbednost, u skladu sa stavom 4.	0.1. 30.9.2	dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.	Potpuno usklađeno		
26.1	Države članice mogu dodeljivati dozvole za tipove vozila.	0.1. 23.2	Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija na propisanom obrascu.	Potpuno usklađeno		

26.2.	Međutim, ako države članice odobre vozilo istovremeno odobravaju i tip vozila.			Diskreciona odredba		Ovo nije transponovano jer u članu 23. Zakona propisano je da se prvo izdaje tip dozvola, a zatim individualna dozvola. Takođe, Direktiva u članu 26.1. ostavlja mogućnost državama članicama da odobrava tip vozila
26.3.	Vozilo koje je u skladu sa već odobrenim tipom vozila u državi članici odobrava ta država članica na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa tim tipom vozila koju je podneo podnosilac zahteva, bez dodatnih provera. Međutim, ako su se promenile relevantne odredbe u TSI i nacionalnim propisima na osnovu kojih je taj tip vozila odobren, države članice odlučuju da li još uvek važi izdate dozvole za tip ili ih treba obnoviti. Kriterijumi koje proverava nacionalno telo za bezbednost u slučaju obnavljanja dozvole za tip mogu se odnositi samo na promenjene propise. Obnavljanje dozvole za tip ne utiče na dozvole za vozila koja su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova.	0.1. 23.7	Vozila koja odgovaraju odobrenom tipu moraju dobiti pojedinačne dozvole za korišćenje koje se izdaju na osnovu sprovedenog postupka kojim se verifikuje pripadnost odobrenom tipu i deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.	Potpuno usklađeno		
26.4	Komisija je dužna da do 19. jula 2009. usvoji model deklaracije o	23.12.	Postupak izdavanja dozvole za tip vozila,	Delimično usklađeno	Ova odredba odnosi se na	

	usaglašenosti sa tipom na osnovu nacрта koji je pripremila Agencija i u skladu sa regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3).		dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila propisuje Direkcija.		Komisiju Podzakonskim aktom iz člana 23. Stav 12. Biće potpuno usklađeno	
26.5.	Deklaracija o usaglašenosti sa tipom utvrđuje se: (a) za vozila usaglašena sa TSI, u skladu s postupcima verifikacije u relevantnim TSI; (b) za vozila koja nisu usaglašena sa TSI, u skladu sa postupcima verifikacije kako je definisano u modulima D ili E Odluke 93/465/EEZ. Po potrebi, Komisija može usvojiti ad hoc postupak verifikacije, u skladu sa regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3).	23.12.	Postupak izdavanja dozvole za tip vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila propisuje Direkcija.	Delimično usklađeno	Ova odredba odnosi se na Komisiju. Podzakonskim aktom iz člana 23. Stav 12. Biće potpuno usklađeno	
26.6.	Podnosilac zahteva može zatražiti odobravanje tipa vozila u nekoliko država članica	0.1. 23.11	Ako podnosilac zahteva traži dozvolu za tip vozila i u drugim državama	Potpuno usklađeno		

	istovremeno. U tom slučaju, nacionalna tela za bezbednost sarađuju u cilju pojednostavljenja postupka i smanjenja administrativnih napora.		Direkcija sarađuje sa telima kojima su povereni poslovi vezani za bezbednost na železnici tih država u cilju pojednostavljenja postupka i smanjenja administrativnih poslova.			
26.7.	Dozvole za tip vozila upisuju se u evropski registar odobrenih tipova vozila naveden u članu 34. U registru je navedeno u kojoj državi članici ili državama članicama je odobren neki tip vozila.	0.1.35.	OTIF i Evropska železnička agencija vode registar tipova vozila odobrenih u državama članicama. Direkcija dostavlja Generalnom sekretaru OTIF i Evropskoj železničkoj agenciji podatke o svim odobrenim tipovima vozila u Republici Srbiji.	Potpuno usklađeno		
27	Klasifikacija nacionalnih propisa			Neprenosivo	Ovaj član odnosi se na Komisiju i Agenciju	
28.1	Države članice prijavljuju Komisiji i drugim državama članicama tela nadležna za sprovođenje postupka ocene usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu navedenog u članu 13. i postupka verifikacije navedenog u članu 18, navodeći obim			Neprenosivo	Odredba se odnosi na proceduru saradnje države članice i Komisije.	

	akreditacije svakog tela i identifikacione brojeve unapred dobijene od Komisije. Komisija u Službenom listu Evropske zajednice objavljuje spisak tela, njihove identifikacione brojeve i obime akreditacije i stalno ažurira taj spisak.					
28.2	Države članice pri ocenjivanju tela za prijavu primenjuju kriterijume navedene u Prilogu VIII. Smatra se da tela koja ispunjavaju kriterijume za ocenu predviđene u merodavnim evropskim standardima ispunjavaju navedene kriterijume.			Delimično usklađeno	Biće preneseno na nivou podzakonskog akta iz člana 19.	
28.3	Država članica oduzima odobrenje telu koje više ne ispunjava kriterijume navedene u Prilogu VIII. O tome odmah obaveštava Komisiju i druge države članice.			Delimično usklađeno	Biće preneseno na nivou podzakonskog akta iz člana 19.	
28.4	Ako država članica ili Komisija smatraju da telo koje je prijavila druga država članica ne ispunjava kriterijume navedene u Prilogu VIII, Komisija se konsultuje sa zainteresovanim stranama. Komisija obaveštava drugu državu članicu o svim	0.1. 19.18.	Ako država članica Evropske unije ili Evropska Komisija smatraju da telo koje je prijavila druga država članica ne ispunjava propisane kriterijume, Evropska Komisija će	Potpuno usklađeno		

	potrebnim promenama kako bi prijavljeno telo zadržalo status koji mu je poveren.		konsultovati zainteresovane strane. Evropska Komisija obaveštava drugu državu članicu o svim potrebnim promenama koje su neophodne kako bi prijavljeno telo zadržalo status koji mu je dodeljen.			
28.5.	Komisija uspostavlja koordinacionu grupu prijavljenih tela (u daljem tekstu Koordinaciona grupa) koja će raspravljati o svim pitanjima vezanim za primenu postupaka za ocenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu navedenih u članu 13. i postupka verifikacije naveden u članu 18, ili za primenu odgovarajućih TSI. Predstavnici država članica mogu učestvovati u radu Koordinacione grupe kao pos-matrači. Komisija i posmatrači obaveštavaju odbor pomenut u članu 29. o poslovima izvršenim u okviru Koordinacione grupe. Komisija, po potrebi, predlaže mere potrebne za rešavanje problema. Po mogućnosti,			Neprenosivo	Ova odredba odnosi se na Komisiju	

	koordinacija prijavljenih tela se sprovodi u skladu sa članom 30(4).					
28.6.	U prvom od izveštaja navedenih u članu 39. takođe se ocenjuje sprovođenje kriterijuma navedenih u Prilogu VIII. i, po potrebi, predlažu odgovarajuće mere.			Neprenosivo	Ova odredba odnosi se na Komisiju	
29-31	Način rada Odbora Dodatni zadaci Program rada			Neprenosivo	Ovi članovi odnose se na Komisiju i Odbor	
32.1	Svako vozilo pušteno u saobraćaj u železničkom sistemu Zajednice mora nositi evropski broj vozila (EVN) dodeljen prilikom izdavanja prve dozvole za korišćenje.			Potpuno usklađeno	Ova odredba je sadržana u podzakonskom aktu na osnovu člana 22. stav 8.	Ova obaveza proističe iz COTIF (potpuno harmonizovana sa propisima EU)
32.2	Podnosilac zahteva za prvo odobrenje odgovoran je za označavanje dotičnog vozila brojem koji mu je dodeljen.	0.1. 26.3 29.3	Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen. Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana odgovoran je za označavanje vozila	Potpuno usklađeno		

			brojem koji mu je dodeljen.			
32.3	Evropski broj vozila se bliže određuje u TSI o eksploataciji i upravljanju saobraćajem.			Potpuno usklađeno		EIN je definisan u dokumentu OTIF NVR koji se primenjuje direktno i potpuno je harmonizovan sa propisom EU
32.4	Vozilu se samo jednom dodeljuje evropski broj vozila, ako u TSI o eksploataciji i upravljanju saobraćajem nije drugačije propisano.			Potpuno usklađeno		EIN je definisan u dokumentu OTIF NVR koji se primenjuje direktno i potpuno je harmonizovan sa propisom EU
32.5	Bez obzira na stav 1, u slučaju vozila koja saobraćaju ili kojima će se saobraćati iz trećih zemalja ili u treće zemlje, u kojima je širina koloseka drugačija od širine koloseka glavne železničke mreže u Zajednici, države članice mogu prihvatiti vozila jasno identifikovana u skladu sa drugačijim sistemom oznaka.			Neprenosivo	Nebitno za sistem železnice u Republici Srbiji pošto se širina koloseka u Republici Srbiji ne razlikuje od širine kolo-seka glavne železničke mreže u Zajednici.	
33.1	Svaka država članica vodi registar vozila odobrenih za njenu teritoriju. Taj registar mora ispunjavati sledeće kriterijume:	0.1. 34.1	Direkcija vodi Nacionalni registar železničkih vozila.	Potpuno usklađeno		
33.1.1	mora biti u skladu sa zajedničkim specifikacijama navedenim u stavu 2;			Potpuno usklađeno		Sve vezano za Nacionalni registar vozila bazira se na OTIF propisu Nacionalni registar vozila koji je u potpunosti harmonizovan sa odlukama

						2007/756/EZ i 2011/107/EU. Zakon o potvrđivanju protokola od 3. juna 1999. Godine o izmenama konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (protokol iz 1999) i Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine (Sl. Glasnik RS br. 102/07, Sl. glasnik RS- Međunarodni ugovori br.1/10, 2/13-Dr. Propis
33.1.2	mora ga ažurirati telo nezavisno od bilo kog železničkog prevoznika;	0.1. 34.1	Direkcija vodi Nacionalni registar železničkih vozila.	Potpuno usklađeno		
33.1.3	mora biti dostupan telima za bezbednost i istražnim telima imenovanim u čl. 16. i 21. Direktive 2004/49/EZ; takođe mora biti dostupan, kao odgovor na bilo koji legitiman zahtev, regulatornim telima imenovanim u članu 30. Direktive 2001/14/EZ, Agenciji, železničkom prevoznici i upravljačima infrastrukture, kao i osobama ili organizacijama koje			Potpuno usklađeno		Pristupna prava su propisana u dokumentu OTIF NVR koji je u potpunosti harmonizovan sa propisima EU.

	vrše registraciju vozila ili su identifikovane u registru.					
33.2	<p>Zajedničke specifikacije za registar usvajaju se u skladu sa regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3) i na osnovu nacrtu specifikacija koje priprema Agencija. Nacrti specifikacija treba da obuhvate sadržaj, format podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući slogove za razmenu podataka, kao i pravila za unos podataka i njihovo pretraživanje. Za svako vozilo, registar sadrži sledeće informacije:</p> <p>(a) EVN;</p> <p>(b) upućivanje na „EZ” deklaraciju o verifikaciji i lice koje je izdalo;</p> <p>(v) upućivanje na evropski registar odobrenih tipova vozila naveden u članu 34;</p> <p>(g) podatke o vlasniku vozila i imaocu;</p> <p>(d) ograničenja vezana za način korišćenja vozila;</p> <p>(đ) lice zaduženo za održavanje.</p>			Neprenosivo	Ova odredba odnosi se na Agenciju	

33.3	Vlasnik registracije prijavljuje vlastima svih država članica u kojima je vozilo odobreno sve izmene podataka unetih u nacionalni registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registrovanja vozila.	0.1. 34.6	Imalac vozila bez odlaganja prijavljuje Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registracije vozila.	Potpuno usklađeno		
33.4	Sve dok nacionalni registri vozila država članica nisu međusobno povezani, svaka država članica ažurira svoj registar sa izmenama koje je izvršila druga država članica u sopstvenom registru, s obzirom na podatke koji se na nju odnose.			Neusklađeno	Nije preneseno zato što prema novom dokumentu OTIF NVR (zasnovanom na Odluci 2011/107) svi nacionalni registri vozila treba da budu povezani sa Virtuelnim registrom vozila (u ERA) do kraja 2011.	
33.5	U slučaju vozila prvi put puštenih u saobraćaj u trećoj zemlji i odobrenih za korišćenje u državi članici na njenom području, ta država članica obezbeđuje da se podacima navedenim u stavu 2(g) do (đ) može pristupiti posredstvom			Potpuno usklađeno		Ista odredba postoji u dokumentu OTIF NVR.

	nacionalnog registra vozila. Podaci navedeni u stavu 2(d) mogu se zameniti podacima vezanim za plan održavanja koji su ključni za bezbednost.					
34	Evropski registar odobrenih tipova vozila			Neprenosivo	Ovaj član odnosi se na Agenciju	
35.1	Svaka država članica obezbeđuje objavljivanje i ažuriranje registra infrastrukture na osnovu perioda revizije navedenih u stavu 2. Taj registar sadrži glavne karakteristike svakog podsistema ili dela podsistema (npr. osnovne parametre) i njihovu povezanost sa karakteristikama navedenim u TSI koje se primenjuju. U tu svrhu, svaka TSI precizno naznačava koje se informacije uključuju u registar infrastrukture.	0.1. 36.1 36.2 36.3	Direkcija vodi i objavljuje Registar infrastrukture. Registar infrastrukture sadrži glavne karakteristike svakog podsistema ili dela podsistema (npr. osnovne parametre) i njihovu povezanost sa karakteristikama navedenim u odgovarajućim TSI. TSI propisuje podatke koje mora da sadrži Registar infrastrukture.	Potpuno usklađeno	.	
35.2	Agencija radi nacrt specifikacija o registru vezano za njegov izgled i format, period revizije i uputstva za korišćenje, uzimajući u obzir odgovarajuće			Neprenosivo	Ovaj član odnosi se Agenciju i Komisiju	

	prelazno razdoblje za infrastrukturu puštenu u rad pre stupanja na snagu ove direktive. Komisija usvaja specifikacije u skladu sa regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3).					
36.	Nacrt referentnih sistema			Neprenosivo	Ovaj član odnosi se na Agenciju	
37	Svaka odluka donesena na osnovu ove direktive i vezana za ocenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti, proveravanje podsistema koji čine železnički sistem ili bilo koja odluka donesena na osnovu čl. 7, 12, 14. i 19. mora da sadrži detaljno obrazloženje razloga na kojima je zasnovana. Odluka treba da se što je moguće pre prijavi zainteresovanoj strani, zajedno sa navođenjem pravnih sredstava raspoloživih u okviru važećeg zakonodavstva dotične države članice i dozvoljenim rokovima sprovođenja takvih pravnih sredstava.	0.1. 17 21	Neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa TSI Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtevima	Potpuno usklađeno		
38	Sprovođenje			Neprenosivo	Prelazne i završne odredbe	

39	Izveštaji i informacije			Neprenosivo	Ovaj član odnosi se na Komisiju i Agenciju	
40	Ukidanje			Neprenosivo	Prelazne i završne odredbe	
41	Stupanje na snagu			Neprenosivo	Prelazne i završne odredbe	
42	Naslovljeno			Neprenosivo	Prelazne i završne odredbe	
a1.1.1.1	Mreža transevropskog konvencionalnog železničkog sistema je mreža na konvencionalnim prugama transevropske transportne mreže, u skladu sa Odlukom br. 1692/96/EZ.			Neprenosivo	Odluka 1692/96/EZ ne uključuje Republiku Srbiju	
a1.1.1.2	U smislu ove direktive, ta mreža može da se podeli na sledeće kategorije: - železničke pruge pred-videne za prevoz putnika, - železničke pruge pred-videne za mešoviti saobraćaj (prevoz putnika i prevoz robe), - železničke pruge posebno projektovane ili unapređene za prevoz robe, - čvorove za putnički saobraćaj, - čvorove za teretni saobraćaj, uključujući i intermodalne	0.1. 4.2	Železničku mrežu (u daljem tekstu: mreža) konvencionalnog železničkog sistema čine: 1) železničke pruge namenjene za prevoz putnika; 2) železničke pruge namenjene za mešoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe); 3) železničke pruge namenjene za prevoz robe; 4) čvorovi za prevoz	Potpuno usklađeno		

	terminale, - železničke pruge koje spajaju navedene pruge.		putnika; 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i terminale za kombinovani transport; 6) železničke pruge koje spajaju pruge i čvorove iz tač. 1) - 5) ovog stava.			
a1.1.1.3	Ova mreža uključuje sisteme za upravljanje saobraćajem, za praćenje i navigaciju, tehnička postrojenja za obradu podataka i telekomunikacije namenjene prevozu putnika i robe na veće udaljenosti, kako bi se obezbedila bezbedna i skladna eksploatacija mreže kao i efikasno upravljanje saobraćajem.	0.1. 4.3 4.4.	Mreža iz stava 2. ovog člana uključuje upravljanje saobraćajem; sisteme za praćenje i navigaciju; uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme. Sistemi i uređaji iz stava 3. ovog člana namenjeni su za prevoz putnika i robe na većoj udaljenosti, u cilju bezbednog i usklađenog korišćenja mreže, kao i efikasnog upravljanja saobraćajem.	Potpuno usklađeno		
a1.1.2.	U transevropski konvencionalni železnički sistem spadaju sva vozila koja bi mogla da saobraćaju na celoj transevropskoj konvencionalnoj železničkoj mreži, ili na njenom delu, uključujući:	0.1. 4.5	Konvencionalni železnički sistem uključuje sva železnička vozila (u daljem tekstu: vozila) koja saobraćaju na konvencionalnoj železničkoj mreži ili na	Potpuno usklađeno		

	<ul style="list-style-type: none"> - vozove sa sopstvenim pogonom sa SUS ili elektro motorima, - vučna vozila SUS motorima ili električna vučna vozila, - putnička kola, - teretna kola, uključujući vozila projektovana za prevoz kamiona. 		njenom delu.			
a1.2.1.1.	Mreža transevropskog železničkog sistema velikih brzina je ona koja se sastoji od pruga velikih brzina trans-evropske mreže opisane u Odluci br. 1692/96/EZ.			Neprenosivo	Odluka 1692/96/EZ ne uključuje Republiku Srbiju	
a1.2.1.2	<p>Železničke pruge za velike brzine obuhvataju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - posebno izgrađene železničke pruge za velike brzine opremljene za brzine uglavnom jednake ili veće od 250 km/h, - posebno unapređene železničke pruge za velike brzine opremljene za brzine oko 200 km/h, - posebno unapređene železničke pruge za velike brzine s posebnim karakteristikama usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, na kojima brzina mora biti prilagođena svakom 	<p>0.1.</p> <p>5.1</p>	<p>Mrežu železničkog sistema velikih brzina čine:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) posebno izgrađene železničke pruge opremljene za brzine jednake ili veće od 250 km/h; 2) posebno unapređene železničke pruge opremljene za brzine oko 200 km/h; 3) posebno unapređene železničke pruge za velike brzine sa posebnim tehničkim karakteristikama, na 	Potpuno usklađeno		

	pojedinačnom slučaju. Ova kategorija takođe uključuje pruge koje spajaju mreže železničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, železničke pruge na području stanica, priključne železničke pruge za terminale, depoe, itd. kojima vozovi za velike brzine voze brzinama konvencionalnih vozova.		kojima brzina mora biti prilagođena usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja. Ova kategorija takođe uključuje železničke pruge koje spajaju mreže železničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, železničke pruge na području službenih mesta (u daljem tekstu: službeno mesto), priključne železničke pruge za terminale, depoe, i sl. na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.			
a1.2.1.3	Ova mreža uključuje sisteme za upravljanje saobraćajem, za praćenje i navigaciju, tehnička postrojenja za obradu podataka i telekomunikacije, namenjene da obezbede bezbednu i skladnu eksploataciju mreže kao i efikasno upravljanje saobraćajem.	0.1. 5.2 5.3	Mreža iz stava 1. ovog člana uključuje upravljanje saobraćajem; sisteme za praćenje i navigaciju; uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme. Sistemi i postrojenja iz stava 2. ovog člana namenjeni su za	Potpuno usklađeno		

			bezbedno i usklađeno korišćenje mreže, kao i efikasno upravljanje saobraćajem.			
a1.2.2.1	<p>Transevropski železnički sistem velikih brzina obuhvata vozila koja su predviđena da voze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ili brzinama od najmanje 250 km/h po prugama posebno izgrađenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h, - ili brzinama reda 200 km/h po prugama iz odeljka 2.1 ukoliko je to u skladu s karakteristikama tih pruga. 	<p>0.1.</p> <p>5.4</p>	<p>Železnički sistem velikih brzina obuhvata vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:</p> <p>1) brzinama od najmanje 250 km/h po železničkim prugama posebno izgrađenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h;</p> <p>2) brzinama oko 200 km/h po železničkim prugama iz člana 4. stav 2. ovog zakona, kada su u skladu sa tehničkim karakteristikama tih železničkih pruga.</p>	Potpuno usklađeno		
a1.2.2.2	Pored toga vozila, koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja će, po svojoj prilici, saobraćati na celoj ili delu mreže transevropskog železničkog	<p>0.1.</p> <p>5.5</p>	Vozila koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja saobraćaju na celoj ili delu mreže železničkog sistema velikih brzina,	Potpuno usklađeno		

	sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te mreže, moraju da ispunjavaju zahteve koji garantuju njihovu bezbednu eksploataciju na toj mreži. U tu svrhu, u TSI za konvencionalna vozila moraju takođe da se navedu zahtevi za bezbednu eksploataciju konvencionalnih vozila na mrežama velikih brzina.		kada su u skladu sa karakteristikama te mreže, moraju da ispunjavaju zahteve koji garantuju njihovo bezbedno korišćenje na toj mreži.			
a.1.3	Usklađenost železničkog sistema	01 22.3	Pre izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema Direkcija proverava: 1) tehničku usklađenost ovih podsistema sa železničkim sistemom u koji se integrišu;	Potpuno usklađeno		
a.1.4	Proširenje područja primene			Neprenosivo	Odluka 1692/96/EZ ne uključuje Republiku Srbiju	

a2.1	<p>Za potrebe ove direktive železnički sistem može se podeliti na sledeće podsisteme:</p> <p>(a) strukturna područja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - infrastruktura, - energija, - kontrola, upravljanje i signalizacija, pružni deo - kontrola, upravljanje i signalizacija, deo na vozilu, - železnička vozila; <p>(b) funkcionalna područja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eksploatacija i upravljanje saobraćajem, - održavanje, - telematske aplikacije za usluge u prevozu putnika i robe. 	<p>0.1.</p> <p>6.1</p> <p>6.2.</p>	<p>Železničke sisteme iz čl. 4. i 5. ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.</p> <p>Strukturni podsistemi su:</p> <p>1) podsistem infrastruktura – železnički koloseci, skretnice, objekti na pruži (mostovi, tuneli i sl.) i pripadajuća infrastruktura u službenim mestima (peroni, područja pristupa, uključujući i delove namenjene licima sa smanjenom pokretljivošću i sl.);</p> <p>2) podsistem energija – uređaji namenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i opremu za merenje potrošnje električne energije na vozilu;</p> <p>3) podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo – sva oprema postavljena duž železničke pruge koja je namenjena za osiguranje bezbednosti i za kontrolu i</p>	Potpuno usklađeno		
------	---	---	---	-------------------	--	--

			<p>upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;</p> <p>4) podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija – deo na vozilima – oprema na vozilu namenjena za osiguranje bezbednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;</p> <p>5) podsistem železnička vozila – struktura, upravljački i nadzorni sistemi vozne opreme, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obratno postolje, osovine i sl.) i vešanje, vrata, interfejs čovek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		6.3.	<p>Funkcionalni podsistemi su:</p> <p>1) podsistem regulisanje i upravljanje saobraćajem – postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podsistema u toku normalnog ili otežanog rada, uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;</p> <p>2) podsistem održavanje – postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih delova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbeđenja interoperabilnosti železničkog sistema i njegove efikasnosti;</p> <p>3) podsistem telematske</p>			
--	--	------	---	--	--	--

			<p>aplikacije za prevoz putnika i robe:</p> <p>(1) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i u toku vožnje, sisteme za rezervacije i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između železnice i drugih vidova saobraćaja,</p> <p>(2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.</p>			
a2.2	Agencija prilikom izrade			Neprenosivo	Ova odredba	

	predloga odgovarajućeg TSI za svaki podsistem ili deo podsistema sastavlja spisak činilaca i aspekata interoperabilnosti. Ne dovodeći u pitanje izbor aspekata i činilaca interoperabilnosti ili redosled kojim će oni postati predmet TSI, podsistemi, između ostalog, obuhvataju sledeće:				odnosi se na Agenciju	
a2.2.1	<i>Infrastruktura</i> Šine, skretnice, građe-vinski objekti (mostovi, tuneli itd), pripadajuća infrastruktura na stanicama (peroni, pristupne zone, uključujući potrebe osoba smanjene pokretljivosti itd), bezbednosna i zaštitna oprema.	0.1. 6.2.1	1) podsistem infrastruktura - železnički koloseci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) i pripadajuća infrastruktura u službenim mestima (peroni, područja pristupa, uključujući i delove namenjene licima sa smanjenom pokretljivošću i sl);	Potpuno usklađeno		
a2.2.2	<i>Energija</i> Sistem elektrifikacije, uključujući kontaktnu mrežu i uređaje za merenje potrošnje električne energije koji se nalaze u vozilu.	0.1. 6.2.2	2) podsistem energija - uređaji namenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i opremu za merenje potrošnje električne energije na vozilu;	Potpuno usklađeno		

a2.2.3	<i>Kontrola, upravljanje i signalizacija - pružni deo</i> Sva oprema duž pruge potrebna za osiguranje bezbednosti, upravljanje i kontrolu saobraćaja vozova koji su odobreni za saobraćaj na mreži.	0.1. 6.2.3	3) podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija - pružni deo - sva oprema postavljena duž železničke pruge koja je namenjena za osiguranje bezbednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;	Potpuno usklađeno		
a2.2.4	<i>Kontrola, upravljanje i signalizacija - deo na vozilu</i> Sva oprema na vozilu potrebna za osiguranje bezbednosti, upravljanje i kontrola saobraćaja vozova koji su odobreni za saobraćaj na mreži.	0.1. 6.2.4	4) podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija - deo na vozilima - oprema na vozilu namenjena za osiguranje bezbednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;	Potpuno usklađeno		
a2.2.5	<i>Eksploatacija i upravljanje saobraćajem</i> Postupci i prateća oprema koji omogućuju skladan rad različitih strukturnih podsistema, kako tokom normalnog, tako i tokom otežanog načina rada, uključujući posebno sastavljanje i vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem. Profesionalne kvalifikacije za obavljanje	0.1. 6.3.1	1) podsistem regulisanje i upravljanje saobraćajem - postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podsistema u toku normalnog ili otežanog rada, uključujući sastavljanje	Potpuno usklađeno		

	međunarodnih saobraćajnih usluga.		vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;			
a2.2.6	<p><i>Telematske aplikacije</i></p> <p>U skladu s Prilogom I, ovaj podsistem obuhvata dva dela:</p> <p>(a) aplikacije za usluge u prevozu putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i tokom putovanja, sisteme rezervacija i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između vozova i železnice s drugim vidovima transporta;</p> <p>(b) aplikacije za usluge u prevozu robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), sisteme ranžiranja i sastavljanja vozova, sisteme rezervacija, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama s drugim vidovima transporta i izradu elektronskih sprovodnih dokumenata.</p>	<p>0.1.</p> <p>6.3.3.</p>	<p>3) podsistem telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:</p> <p>(1) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i u toku vožnje, sisteme za rezervacije i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između železnice i drugih vidova saobraćaja,</p> <p>(2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije,</p>	Potpuno usklađeno		

			plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.			
a2.2.7	<p><i>Železnička vozila</i></p> <p>Struktura, sistem kontrole i upravljanja za sve uređaje na vozu, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za kočenje, kvačenje i trčanje (obratna postolja, osovine itd) i vešanje, vrata, interfejsi čovek-mašina (mašinovođa, osoblje u vozu i putnici, uključujući potrebe osoba smanjene pokretljivosti), pasivni ili aktivni bezbednosni uređaji i predmeti potrebni za zdravlje putnika i osoblja u vozu.</p>	<p>0.1.</p> <p>6.2.5</p>	<p>5) podsistem železnička vozila - struktura, upravljački i nadzorni sistemi vozne opreme, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obratna postolja, osovine i sl.) i vešanje, vrata, interfejs čovek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.</p>	Potpuno usklađeno		
a2.2.8	<p><i>Održavanje</i></p> <p>Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za poslove održavanja i rezerve koje omogućavaju obavezne radove</p>	<p>0.1.</p> <p>6.3.2</p>	<p>2) podsistem održavanje - postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih delova koje</p>	Potpuno usklađeno		

	na preventivnom održavanju i popravkama, kako bi se osigurala interoperabilnost železničkog sistema i garantovale zahtevane performanse.		omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbeđenja interoperabilnosti železničkog sistema i njegove efikasnosti;			
a3.1.1.1	<i>Bezbednost</i> Projektovanje, izgradnja ili proizvodnja, održavanje i nadzor komponenti bitnih za bezbednost, a posebno komponenti uključenih u kretanje voza, moraju garantovati bezbednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući one za posebne otežane situacije.	0.1. 8.1. 8.2.1.1 8.2.1 8.2.1.1	Neophodni zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahteve. Opšti zahtevi koje mora da ispuni železnički sistem su: 1) bezbednost: (1) projektovanje, gradnja, održavanje i nadzor komponenti bitnih za bezbednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, moraju da osiguraju bezbednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući one za otežane situacije,	Potpuno usklađeno		
a3.1.1.2	Parametri vezani za kontakt točak/šina moraju zadovoljavati	0.1.	(2)parametri vezani za	Potpuno usklađeno		

	zahteve stabilnosti kako bi moglo da se garantuje sigurno kretanje najvećom dozvoljenom brzinom. Parametri kočnica moraju garantovati zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dozvoljenoj brzini.	8.2.1.2	kontakt točak/šina moraju zadovoljavati zahteve stabilnosti koji obezbeđuju sigurno kretanje najvećom dopuštenom brzinom, parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dopuštenoj brzini,			
a3.1.1.3	Korišćene komponente moraju tokom svog životnog veka izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja. Pogodnim sredstvima mora da se obezbedi da se posledice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama.	0.1. 8.2.1.3	(3)korišćene komponente moraju tokom veka upotrebe izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja i pogodnim sredstvima mora da se obezbedi da se posledice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama,	Potpuno usklađeno		
a3.1.1.4	Projektovanje stabilnih postrojenja i železničkih vozila i izbor upotrebljenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i posledice vatre i dima.	0.1. 8.2.1.4	(4)projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor upotrebljenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara	Potpuno usklađeno		

			ograniče nastanak, širenje i posledice vatre i dima,			
a3.1.1.5	Svaki uređaj predviđen da njime rukuju putnici mora biti tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predvidiv način, makar i ne u skladu s datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbednost putnika.	0.1. 8.2.1.5	(5)svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora biti tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predvidiv način, makar i ne u skladu sa datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbednost lica koja njime rukuju;	Potpuno usklađeno		
a3.1.2.1	Pouzdanost i dostupnost Nadzor i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti koje su uključene u kretanje voza moraju da budu organizovani, izvedeni i kvantifikovani tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima.	0.1. 8.2.2	2) pouzdanost i dostupnost - nadzor i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovani, izvedeni i kvantifikovani tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;	Potpuno usklađeno		
a3.1.3.1.	<i>Zdravlje</i> Materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su u dodiru s njima, ne smeju da se koriste u vozovima i železničkoj	0.1. 8.2.3.	3)zdravlje - materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica	Potpuno usklađeno		

	infrastrukturi.		koja su u dodiru sa njima, ne mogu da se koriste u vozovima i na železničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, raspoređuju i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;			
a3.1.3.2	Ti materijali moraju da se biraju, obrade i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara.	0.1. 8.2.3.	3)zdravlje - materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su u dodiru sa njima, ne mogu da se koriste u vozovima i na železničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, raspoređuju i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;	Potpuno usklađeno		
a3.1.4.1	<i>Zaštita okoline</i> Uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija železničkog sistema imaju na okolinu moraju	0.1. 8.2.4	4)zaštita životne sredine:	Potpuno usklađeno		

	se proceniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu s važećim zakonodavstvom Zajednice.	8.2.4.1	(1) uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija železničkog sistema ima na životnu sredinu mora se proceniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu sa propisima kojima se uređuje procena uticaja na životnu sredinu,			
a3.1.4.2	Materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spreče emisiju dima ili gasova koji su štetni i opasni za okolinu, naročito u slučaju požara.	0.1. 8.2.4.2	(2) materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spreče emisiju dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara,	Potpuno usklađeno		
a3.1.4.3	Železnička vozila i sistemi za napajanje energijom moraju biti projektovani i izrađeni na način da budu elektromagnetski kompatibilni s postrojenjima, uređajima i komunalnim mrežama, koje bi mogli ometati.	0.1. 8.2.4.3	(3) vozila i sistemi za napajanje energijom moraju biti projektovani i građeni na način da budu elektromagnetno kompatibilni sa postrojenjima, uređajima i mrežama komunalne infrastrukture na koje bi mogli da utiču,	Potpuno usklađeno		
a3.1.4.4	projektovanje i eksploatacija železničkog sistema ne sme dovesti do nedozvoljenog nivoa	0.1. 8.2.4.4	(4) projektovanje i eksploatacija železničkog sistema ne sme dovesti do	Potpuno usklađeno		

	buke u područjima u blizini železničke infrastrukture niti u upravljačnici vučnog vozila,		nedozvoljenog nivoa buke u područjima u blizini železničke infrastrukture niti u upravljačnici vučnog vozila,			
a3.1.4.5	Eksploatacija železničkog sistema ne sme da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture, pri normalnom održavanju.	0.1. 8.2.4.5	(5)eksploatacija železničkog sistema ne sme da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture, pri normalnom održavanju;	Potpuno usklađeno		
a3.1.5.1	<i>Tehnička usklađenost</i> Tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno i s karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu. Ako se pokaže da se usklađenost s tim karakteris-tikama na određenim delovima mreže teško postiže, mogu da se uvedu privremena rešenja koja bi u budućnosti obezbedila usklađenost.	0.1. 8.2.5	5) tehnička usklađenost - tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno i sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu. Ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu na određenim delovima	Potpuno usklađeno		

			mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rešenja kojima se obezbeđuje ta usklađenost.			
a3.2.1.1	<p>Specifični zahtevi za pojedine podsisteme</p> <p><i>Infrastruktura</i></p> <p>Bezbednost</p> <p>Moraju da se preduzmu odgovarajuće mere kako bi se sprečio neovlašćen pristup ili neželjen upad u postrojenja. Potrebno je da se preduzmu mere kako bi se ograničila opasnost kojima su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz stanice.</p> <p>Infrastruktura koja je dostupna javnosti mora biti projektovana i izgrađena na takav način da se ograniči rizik za bezbednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija peroni itd.).</p> <p>Potrebno je da se donesu odgovarajuće odredbe da bi se vodilo računa o posebnim uslovima bezbednosti u vrlo dugačkim tunelima i na vijaduktima.</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.</p> <p>8.3.1</p>	<p>Posebni zahtevi za pojedine podsisteme su:</p> <p>1)Podsistem infrastruktura:</p> <p>(1) bezbednost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - moraju da se preduzmu odgovarajuće mere upozorenja na zabranu neovlašćenog pristupa postrojenjima, -potrebno je da se preduzmu mere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz službena mesta, - infrastruktura koja je dostupna javnosti mora biti projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik za bezbednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl.), - moraju se primeniti mere za osiguranje 	Potpuno usklađeno		

			bezbednosti u dugačkim tunelima i na mostovima;			
a3.2.2.1	<p><i>Energija</i></p> <p>Bezbednost</p> <p>Eksploatacija sistema za snabdevanje energijom ne sme da naruši bezbednost kako vozova, tako i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz prugu i trećih lica).</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.2</p> <p>8.3.2.1</p>	<p>2)Podsystem energija:</p> <p>(1)bezbednost - eksploatacija sistema za snabdevanje energijom ne sme da naruši bezbednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz železničku prugu i trećih lica), performansi i da kod sistema za snabdevanje električnom energijom, budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;</p>	Potpuno usklađeno		
a3.2.2.2	<p>Zaštita okoline</p> <p>Rad sistema za snabdevanje električnom ili toplotnom energijom ne sme da utiče na okolinu iznad utvrđenih granica.</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.2.2</p>	<p>(2)zaštita životne sredine - rad sistema za snabdevanje električnom ili toplotnom energijom ne sme da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica,</p>	Potpuno usklađeno		
a3.2.2.3	<p>Tehnička usklađenost</p> <p>Sistemi za snabdevanje</p>	<p>0.1.</p>		Potpuno usklađeno		

	električnom/toplotnom energijom koji se koriste moraju: - da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi, - da kod sistema za snabdevanje električnom energijom, budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove.	8.3.2.3	(3) tehnička usklađenost - sistemi za snabdevanje električnom/toplotnom energijom koji se koriste, moraju biti takvi da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi i da kod sistema za snabdevanje električnom energijom, budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;			
--	--	---------	--	--	--	--

a3.2.3.1	Kontrola, upravljanje i signalizacija Bezbednost Postrojenja i postupci za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omogućavaju vožnju vozova na nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu. Sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije trebalo bi da omogućavaju nastavak bezbedne vožnje vozova i u otežanim uslovima.	0.1. 8.3.3 8.3.3.1	3)Podsystem kontrola upravljanje i signalizacija: (1)bezbednost: - postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu, - sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozova i u otežanim uslovima,	Potpuno usklađeno		
a3.2.3.2	Tehnička usklađenost Sva nova infrastruktura i sva nova vozila koja se proizvedu ili razviju nakon usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema. Uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vozova moraju da	0.1. 8.3.3.2	(2)tehnička usklađenost: - nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade, ili razviju posle usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju biti prilagođeni za korišćenje tih sistema, - uređaji za kontrolu,	Potpuno usklađeno		

	omoguće normalan rad u okviru zadatih uslova u celom železničkom sistemu.		upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju omogućiti normalan rad u okviru zadatih uslova u celom železničkom sistemu,			
a3.2.4.1.	<p>Železnička vozila</p> <p>Bezbednost</p> <p>Struktura železničkih vozila i spojeva između vozila mora da budu projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskakanja iz šina, zaštite prostori za putnike i upravljanje. Električni uređaji ne smeju da ugroze bezbednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju. Tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni s konstrukcijom pruge, građevinskih objekata i signalnih sistema. Potrebno je da se preduzmu mere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom, kako ne bi došlo do ugrožavanja bezbednosti lica. U slučaju</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.4</p> <p>8.3.4.1</p>	<p>4)Podsistem železnička vozila:</p> <p>(1)bezbednost:</p> <p>- struktura vozila i spojeva između vozila mora biti projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,</p> <p>- električni uređaji ne mogu da ugroze bezbednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,</p> <p>- tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom železničke pruge, objekata na pruži i</p>	Potpuno usklađeno		

	<p>opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obaveste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu s njim. Sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbednost putnika. Moraju da postoje i da budu posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti.</p> <p>Potrebno je da se donesu odgovarajuće odredbe da bi se uzeli u obzir posebni uslovi bezbednosti u vrlo dugačkim tunelima. Potrebno je da se da se ugradi nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta. Vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju osoblja voza s putnicima.</p>	<p>signalnih sistema,</p> <ul style="list-style-type: none"> - potrebno je da se preduzmu mere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom, - u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obaveste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim, - sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbednost putnika, - izlazi za slučaj opasnosti moraju da postoje i da budu posebno označeni; moraju se primeniti mere za osiguranje bezbednosti u dugačkim tunelima, - potrebno je da se ugradi nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta, - vozovi moraju biti opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima, 			
--	--	--	--	--	--

a3.2.4.2	Pouzdanost i dostupnost Konstrukcija vitalne opreme, trčućeg stroja, kao i vučne i kočione opreme, a takođe i sistema kontrole i upravljanja, mora biti takva da u posebno otežanoj situaciji vozu omogućuje nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja ostaje u upotrebi.	0.1. 8.3.4.2	(2)pouzdanost i dostupnost - oprema vozila mora biti projektovana tako da u otežanoj situaciji omogući vozu nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja ostaje u upotrebi,	Potpuno usklađeno		
a3.2.4.3	Tehnička usklađenost Električna oprema mora biti usklađena s funkcionisanjem postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju. Kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje električne energije moraju da omogućavaju vozovima vožnju u sistemima snabdevanja energijom predviđenim za železnice. Karakteristike železničkih vozila da budu takve da omoguće vožnju na svim prugama na kojima je predviđena njihova upotreba, uzimajući u obzir u obzir relevantne klimatske uslove.	0.1. 8.3.4.3	(3)tehnička usklađenost: - električna oprema mora biti usklađena sa funkcionisanjem postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju, - kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje električne energije moraju da omogućavaju vozovima kretanje u sistemima snabdevanja energijom na određenim železničkim prugama, - karakteristike vozila moraju biti takve da omoguće kretanje na svim železničkim prugama na kojima je predviđena njihova	Potpuno usklađeno		

			upotreba, uzimajući u obzir klimatske uslove,			
a3.2.4.4	Kontrola Vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija. Podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu harmonizovani.	0.1. 8.3.4.4	(4)Kontrola - vozovi moraju biti opremljeni uređajem za registrovanje informacija. Podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu harmonizovani;			
a3.2.5.1	<i>Održavanje</i> Zdravlje i bezbednost Tehnička postrojenja i postupci u centrima za održavanje moraju da omoguće bezbedan rad podсистема i ne smeju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbednost.	0.1. 8.3.5 8.3.5.1	5)Podсистем održavanje: 1)zdravlje i bezbednost - tehnička postrojenja i postupci u radionicama za održavanje moraju da omoguće bezbedan rad podсистема i ne mogu da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbednost lica,	Potpuno usklađeno		
a3.2.5.2	Zaštita okoline Tehnička postrojenja i postupci u centrima za održavanje ne smeju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje.	0.1. 8.3.5.2	(2)zaštita životne sredine - tehnička postrojenja i postupci u centrima za održavanje ne mogu da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,	Potpuno usklađeno		
a3.2.5.3	Tehnička usklađenost Postrojenja za održavanje železničkih vozila moraju da omoguće izvođenje svih radova	0.1. 8.3.5.3	(3)tehnička usklađenost - postrojenja za održavanje vozila moraju da omoguće izvođenje	Potpuno usklađeno		

	na bezbedan, neškodljiv za zdravlje i nesmetan način na svim vozilima za koja su predviđena.		radova na bezbedan, neškodljiv i nesmetan način na svim vozilima za koja su projektovana;			
a3.2.6.1	<p><i>Eksploatacija i upravljanje saobraćajem</i></p> <p>Bezbednost</p> <p>Usklađenost propisa za eksploataciju saobraćaja na mreži kao i kvalifikacija mašinovođa i pratećeg osoblja i osoblja u upravljačkim centrima mora biti takva da omogućava bezbedan rad, imajući na umu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga.</p> <p>Radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da obezbeđuju visok nivo bezbednosti.</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.6</p> <p>8.3.6.1</p>	<p>6) Podsystem regulisanje i upravljanje saobraćajem:</p> <p>(1) bezbednost:</p> <p>- usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži, kao i kvalifikacije mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora biti takva da omogućava bezbedan rad, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,</p> <p>- radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da</p>	Potpuno usklađeno		

			obezbeđuju visok nivo bezbednosti,			
a3.2.6.2	<p>Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da omogućuju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema.</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.6.2</p>	<p>(2)pouzdanost i dostupnost - radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da omogućuju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema,</p>	Potpuno usklađeno		
a3.2.6.3	<p>Tehnička usklađenost</p> <p>Usklađenost propisa za eksploataciju saobraćaja na mreži kao i kvalifikacija mašinovođa, pratećeg osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasnu eksploataciju železničkog sistema, imajući na umu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga.</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.6.3.</p>	<p>(3)tehnička usklađenost - usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži, kvalifikacija mašinovođa, vozoprtnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasnu eksploataciju železničkog sistema, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza;.</p>	Potpuno usklađeno		
a3.2.7.1	Telematske aplikacije za usluge	0.1.	7) Telematske aplikacije	Potpuno		

	<p><i>u prevozu robe i putnika</i></p> <p>Tehnička usklađenost Osnovni zahtevi za tele-matske aplikacije garantuju minimum kvaliteta usluga putnicima i prevoznicima robe, posebno u smislu teh-ničke usklađenosti.</p> <p>Kod tih aplikacija potrebno je da se obezbedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika s izuzetkom poverljivih poslovnih informacija, - da je korisnicima omogućen jednostavan pristup informacijama. 	<p>8.3.7</p> <p>8.3.7.1</p>	<p>za usluge u prevozu robe i putnika:</p> <p>(1)tehnička usklađenost - osnovni zahtevi za telematske aplikacije osiguravaju minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, posebno u smislu tehničke usklađenosti. Kod tih aplikacija potrebno je da se obezbedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom poverljivih poslovnih informacija, - da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama, 	usklađeno		
a3.2.7.2	<p>Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.7.2.</p>	<p>(2)pouzdanost i dostupnost - metode korišćenja, upravljanja,</p>	Potpuno usklađeno		

	podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da garantuju efikasnost tih sistema i određeni kvalitet usluga.		ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da obezbede efikasnost tih sistema i određeni kvalitet usluga,			
a3.2.7.3	Zdravlje Interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu s minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite.	0.1. 8.3.7.3	(3)zdravlje - interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu sa minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite,	Potpuno usklađeno		
a3.2.7.4	Bezbednost Za memorisanje ili prenos relevantnih informacija za bezbednost moraju da se obezbede odgovarajući integritet i pouzdanost.	0.1. 8.3.7.4	(4)bezbednost - za memorisanje ili prenos relevantnih informacija za bezbednost moraju da se obezbede odgovarajući nivoi integriteta i pouzdanosti.	Potpuno usklađeno		
a4	„EZ” deklaracija o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti	15.8	Postupke i module za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti koji podležu ocenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti	Delimično usklađeno	Ovaj aneks biće u potpunosti prenesen na nivou podzakonskog akta iz člana 15.	

			za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu propisuje Direkcija.			
a5-a6	Deklaracija o verifikaciji podsistema Postupak verifikacije podsistema	19.14	Postupak i module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema i sadržinu deklaracije o verifikaciji podsistema propisuje Direkcija.	Delimično usklađeno	Ovi aneksi biće u potpunosti preneseni na nivou podzakonskog akta iz člana 19.	
a7	Parametri koje je potrebno proveriti u vezi sa puštanjem u saobraćaj vozila koja nisu uskladu sa TSI i klasifikacija nacionalnih pravila	29.2 30.5	Parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI propisaće Direkcija. Parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI	Delimično usklađeno	Ovaj aneks biće u potpunosti prenesen na nivou podzakonskog akta iz čl. 29. i 30.	

			propisaće Direkcija.			
a8	Minimalni kriterijumi koje država članica mora uzeti u obzir kod prijavljivanja tela	19.14	Postupak i module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema i sadržinu deklaracije o verifikaciji podsistema propisuje Direkcija.	Delimično usklađeno	Ovaj aneks biće u potpunosti prenesen na nivou podzakonskog akta iz člana 19.	
a9	Dokumentacija za podnošenje zahteva za odstupanje	11.4	U slučajevima iz stava 1. ovog člana naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi Direkciji za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) zahtev za odstupanje, uz koji je dužan da priloži: 1) pismeno obaveštenje u odnosu na predloženo odstupanje; 2) dokumentaciju koja sadrži: (1) opis podsistema koji je predmet odstupanja, sa navođenjem ključnih	Potpuno usklađeno	Ova obaveza proističe iz COTIF (potpuno harmonizovana sa propisima EU).	Napominjemo da, Republika Srbija, pošto nije članica EU, ne može podneti zahtev za odstupanje Komisiji.

			<p>datuma i geografskog položaja,</p> <p>(2) precizno upućivanje na HTP TSI (ili njihove delove) za koje se traži odstupanje,</p> <p>(3) precizno upućivanje na alternativne odredbe koje će se primeniti i njihove detalje,</p> <p>(4) obrazloženje poodmakle faze razvoja PROJEKTA u slučaju iz stava 1. tačka 1) ovog člana,</p> <p>(5) obrazloženje zahteva za odstupanjem, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje,</p> <p>(6) sve druge informacije kojima se obrazlaže zahtev za odstupanje,</p> <p>(7) opis mera čije se preduzimanje predlaže</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		11.6	<p>sa ciljem unapređenja interoperabilnosti projekta, izuzev ako se radi o malom odstupanju.</p> <p>Primljene zahteve za odstupanjem od JTP TSI, zajedno sa priloženom dokumentacijom iz stava 3. 4. tačka 2) ovog člana, Direkcija dostavlja Generalnom sekretaru OTIF EVROPSKOJ KOMISIJI, radi daljeg postupanja u skladu sa propisima OTIF-EU.</p>			
a10	<p>Ukinute Direktive</p> <p>Rokovi za prenos u nacionalno zakonodavstvo</p>			Neprenosivo	Odredba se odnosi samo na države članice EU i faktički je neprenosiva.	
a11	Korelaciona tablica			Neprenosivo	Odredba se odnosi samo na države	

					članice EUi faktički je neprenosiva.	
--	--	--	--	--	--	--