

ЗАКОН О ЖЕЛЕЗНИЦИ

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Управљање јавном железничком инфраструктуром и обављање превоза у железничком саобраћају врши се под условима и на начин прописаним овим законом.

Члан 2.

Управљање јавном железничком инфраструктуром, у смислу овог закона је: одржавање јавне железничке инфраструктуре; организовање и регулисање железничког саобраћаја; обезбеђење приступа и коришћења јавне железничке инфраструктуре свим заинтересованим железничким превозницима, као и правним и физичким лицима која обављају превоз за сопствене потребе; модернизација јавне железничке инфраструктуре; заштита јавне железничке инфраструктуре и вршење инвеститорске функције на изградњи и реконструкцији јавне железничке инфраструктуре.

Превоз путника и робе у железничком саобраћају може се вршити као јавни превоз или као превоз за сопствене потребе.

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

Члан 3.

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

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

2) *додела трасе воза* је расподела капацитета јавне железничке инфраструктуре коју врши управљач инфраструктуре;

3) *железничка возна средства* су вучна, вучена и остала возила;

4) *железнички превозник* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који је регистрован за обављање делатности јавног превоза у железничком саобраћају и коме је издата лиценца за превоз, уз обавезу да обезбеди вучу возова или пружа само услугу вуче возова;

5) *железнички превозник за сопствене потребе* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља искључиво превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз;

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

7) *жичара* је железница са посебним саобраћајно-техничким особинама, и може бити висећа жичара, успињача и вучница, којом се врши јавни превоз путника и робе или само путника, односно робе или лица и робе за сопствене потребе;

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

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

10) *Изјава о мрежи* је документ којим се утврђују критеријуми и поступак за доделу капацитета инфраструктуре, наплата накнада и цена услуга, као и друге информације које су потребне да би се могао поднети захтев за доделу трасе воза;

11) *индустријска железница* је железница којом привредно друштво из области индустрије, шумарства, рударства или других области привреде превози робу или лица за сопствене потребе;

12) *индустријски колосек* је железнички колосек који се прикључује на јавну железничку инфраструктуру и служи за допремање и отпремање робе за власника, односно носиоца права коришћења тог колосека;

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

14) *искључиво право* је право којим се железнички превозник овлашћује да пружа одређене услуге јавног превоза путника железницом на одређеној траси воза или мрежи или на одређеном подручју, уз искључивање свих других железничких превозника;

15) *јавна железничка инфраструктура* је пруга са свим припадајућим објектима, постројењима, уређајима и слично у функцији железничког саобраћаја, као добро у општој употреби у својини Републике Србије, коју могу користити сви железнички превозници и железнички превозници за сопствене потребе под једнаким условима;

16) *јавни превоз* је превоз путника и робе, који је доступан свим корисницима под једнаким условима;

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

18) *капацитет инфраструктуре* је укупан број планираних траса воза за захтеване појединачне елементе инфраструктуре у одређеном периоду;

19) *координација* је процес током којег управљач инфраструктуре и подносиоци захтева врше усклађивање појединачних захтева ради додељивања траса воза;

20) *лиценца за превоз* је исправа коју надлежни орган издаје железничком превознику и железничком превознику за сопствене потребе о стицању права за обављање свих или посебних врста превоза у железничком саобраћају;

21) *лиценца за управљање железничком инфраструктуром* је исправа коју надлежни орган издаје привредном друштву чији је оснивач Република Србија, другом привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику о стицању права на управљање јавном железничком инфраструктуром;

22) *манипулативна пруга* је део јавне железничке инфраструктуре управљача инфраструктуре која служи за превоз робе за потребе привредног друштва, другог правног лица или предузетника, по потреби и без утврђеног реда вожње;

23) *метро* је просторно независан шински систем високог капацитета са посебним конструктивним и енергетско-погонским карактеристикама;

24) *модернизација железничке инфраструктуре* је увођење нових техничких система или технологија у железници или замена постојећих техничких система или технологија савременијим;

25) *мрежа* је целокупна јавна железничка инфраструктура којом управља управљач инфраструктуре;

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

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

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

29) *оквирни споразум* је уговор којим се уређују права и обавезе подносилаца захтева и управљача инфраструктуре у вези са капацитетом инфраструктуре који ће се додељивати и накнадама које ће се наплаћивати у периоду дужем од периода важења једног реда вожње;

30) *опште правило* је мера која се без дискриминације примењује на све услуге јавног превоза путника исте врсте на одређеном географском подручју за које је одговоран надлежни орган;

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

32) *подносилац захтева* је железнички превозник, железнички превозник за сопствене потребе, пошиљалац робе или шпедитер;

33) *превоз за сопствене потребе* је превоз лица или робе који железнички превозник, привредно друштво, друго правно лице или предузетник, ималац железничких возних средстава, врши тим средствима за потребе своје делатности;

34) *пругни појас* је земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 8 m, у насељеном месту 6 m, рачунајући од осе крајњих колосека, земљиште испод пруге и ваздушни простор у висини од 14 m. Пругни појас обухвата и

земљишни простор службених места (станица, стајалишта, распутница, путних прелаза и слично) који обухвата све техничко - технолошке објекте, инсталације и приступно- пожарни пут до најближег јавног пута;

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

36) *реконструкција железничке инфраструктуре* је таква измена железничке инфраструктуре која мења њене основне техничко-технолошке и конструктивне карактеристике;

37) *траса воза* је капацитет инфраструктуре неопходан за саобраћај воза између два службена места, у предвиђеном времену и под тачно утврђеним техничко-технолошким условима на јавној железничкој инфраструктури;

38) *туристичко-музејска железница* је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама, којом се врши превоз у туристичке сврхе, укључујући и превоз железничким возним средствима музејске вредности, под посебним условима прописаним упутством о вршењу саобраћаја на овим железницама;

39) *уговор о обавези јавног превоза* обухвата један или више правно обавезујућих аката којима се потврђује споразум између надлежног органа и железничког превозника о поверавању том превознику управљања и пружања услуга јавног превоза у складу са обавезама које проистичу из тог уговора. Саставни део уговора такође може чинити одлука надлежног органа која садржи услове под којима надлежни орган поверава пружање таквих услуга железничком превознику;

40) *управљач инфраструктуре* је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром.

II. УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ

1. Елементи железничке инфраструктуре

Члан 4.

Железничка инфраструктура обухвата доњи и горњи строј пруге, тунеле, мостове и остале објекте на прузи, станичне колосеке, телекомуникациона, сигнално-сигурносна, електровучна, електроенергетска и остала постројења и уређаје на прузи, опрему пруге, зграде железничких службених места и остале објекте у пружном појасу који су у функцији регулисања железничког саобраћаја и одржавања железничке инфраструктуре, терминале, пружни појас и ваздушни простор изнад пруге у висини од 12 m, односно 14 m код далековода напона преко 220 kV, рачунајући изнад горње ивице шине.

Железничка инфраструктура не обухвата објекте за одржавање возних средстава са припадајућим колосецима и железничке депое.

Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар) ближе прописује елементе железничке инфраструктуре из става 1. овог члана.

2. Врсте железничке инфраструктуре

Члан 5.

Железничка инфраструктура може бити јавна железничка инфраструктура (у даљем тексту: железничка инфраструктура) и индустријска железница или индустријски колосек.

Члан 6.

Железничке пруге се категоришу на следећи начин:

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

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

Члан 7.

Железничка инфраструктура је добро у општој употреби у својини Републике Србије.

Управљање железничком инфраструктуром је делатност од општег интереса.

Делатност из става 2. овог члана обавља друштво капитала које се оснива и послује у складу са законом којим се уређује обављање делатности од општег интереса (у даљем тексту: Друштво).

Делатност из става 2. овог члана може да обавља и предузетник, под условима и на начин утврђен законом.

Управљач инфраструктуре мора бити рачуноводствено раздвојен од привредних субјеката који обављају делатност превоза путника и робе.

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

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

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

На именовање и разрешење чланова органа управљања управљача инфраструктуре претходну сагласност даје Дирекција за железнице.

Чланови органа управљања управљача инфраструктуре, као и виши руководећи кадар на пословима доделе капацитета инфраструктуре, утврђивања накнада за коришћење капацитета инфраструктуре, израде и

објављивања реда вожње и израде Изјаве о мрежи, након престанка обављања тих послова, а које су обављали најмање две године, не могу бити именовани за чланове органа управљања привредних друштава која с управљачем инфраструктуре чине повезана друштва, у периоду од најмање две године.

Управљач инфраструктуре мора да има лиценцу за управљање железничком инфраструктуром и сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, које издаје Дирекција за железнице.

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

Члан 8.

Друштво доноси програм одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја, као и изградње, реконструкције и модернизације железничке инфраструктуре, на који сагласност даје Влада.

Члан 9.

Послови управљања на делу железничке инфраструктуре за коју Друштво нема економски интерес, могу се пренети управљачу инфраструктуре кога оснива аутономна покрајина, односно јединица локалне самоуправе.

Одлуку о преносу послова из става 1. овог члана, доноси Друштво на захтев аутономне покрајине, односно јединице локалне самоуправе, у складу са законом.

На одлуку из става 2. овог члана, сагласност даје Влада.

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

3. Лиценца за управљање железничком инфраструктуром

Члан 10.

Лиценца за управљање железничком инфраструктуром издаје се управљачу инфраструктуре, основаном у Републици Србији, који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом.

Услов који се односи на добар углед испуњен је ако:

1) подносилац захтева за издавање лиценце за управљање железничком инфраструктуром или лица овлашћена за управљање нису били правоснажно осуђени за тешка кривична дела и привредне преступе;

2) подносилац захтева за издавање лиценце за управљање железничком инфраструктуром или лица овлашћена за управљање нису били осуђени за кажњива дела утврђена прописима у области железничког транспорта, радних односа, безбедности и здравља на раду;

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

Услов који се односи на финансијску способност испуњен је ако је подносилац захтева финансијски способан да испуњава своје постојеће и потенцијалне обавезе, које су реално процењене, за период од 12 месеци.

Услов који се односи на стручност испуњен је ако подносилац захтева има управу која поседује знање или искуство неопходно да на безбедан и поуздан начин обавља оперативну контролу и надзор над обављањем делатности које су наведене у лиценци.

Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност испуњен је ако је подносилац захтева адекватно осигуран или је на други начин, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, обезбедио покриће својих обавеза по основу накнаде штете причињене кориснику трасе воза или трећим лицима.

Начин доказивања испуњености услова за издавање лиценце за управљање железничком инфраструктуром ближе уређује Дирекција за железнице.

Лиценцу за управљање железничком инфраструктуром издаје Дирекција за железнице, у форми решења.

Члан 11.

Лиценцу за управљање железничком инфраструктуром Дирекција за железнице издаје у форми решења, ако су испуњени услови из члана 10. овог закона, у року од 30 дана од дана подношења захтева.

Лиценца за управљање железничком инфраструктуром издаје се на неодређено време, док управљач инфраструктуре испуњава услове утврђене овим законом и непреносива је. Решење о одбијању захтева за издавање лиценце за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дирекција за железнице води евиденцију о издатим лиценцама за управљање железничком инфраструктуром.

Члан 12.

Дирекција за железнице проверава сваких 12 месеци да ли управљач инфраструктуре испуњава услове из члана 10. овог закона.

Ако се приликом провере из става 1. овог члана утврди да неки од услова из члана 10. овог закона није испуњен или ако између две провере инспектор за железнички саобраћај утврди да управљач инфраструктуре не испуњава те услове, Дирекција за железнице ће одузети лиценцу за управљање железничком инфраструктуром.

Решење о одузимању лиценце за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Поступак за издавање и одузимање лиценце за управљање железничке инфраструктуре, садржина те лиценце и начин провере испуњености прописаних услова, ближе уређује Дирекција за железнице.

Члан 13.

За издавање лиценце за управљање железничком инфраструктуром плаћа се такса и приход је буџета Републике Србије.

Висину таксе из става 1. овог члана утврђује Дирекција за железнице, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Члан 14.

Управљач инфраструктуре је дужан да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту железничке инфраструктуре, несметано коришћење објеката железничке инфраструктуре и других средстава рада за железнички саобраћај, као и организовање и регулисање безбедног и несметаног железничког саобраћаја.

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

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

Члан 15.

Управљач инфраструктуре може обуставити јавни превоз путника и робе на железничкој инфраструктури или делу железничке инфраструктуре на којој јавни превоз путника и робе постане нерентабилан, уз сагласност Владе.

Железничку инфраструктуру или њен део на којој се због нерентабилности обустави јавни превоз путника и робе управљач инфраструктуре може да преуреди у манипулативну пругу или за друге намене и да пропише услове и начин коришћења.

Управљач инфраструктуре је дужан да одлуку о обустављању превоза из става 1. овог члана достави железничким превозницима, железничким превозницима за сопствене потребе, органима аутономне покрајине и органима јединице локалне самоуправе и објави у дневним листовима и другим средствима јавног информисања, најкасније шест месеци пре датума предвиђеног за обустављање превоза.

4. Приступ и коришћење железничке инфраструктуре

а) Приступ железничкој инфраструктури

Члан 16.

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

На железничкој инфраструктури железнички саобраћај одвија се под условима утврђеним прописима којима се уређује безбедност железничког саобраћаја.

Члан 17.

Железничку инфраструктуру може да користи железнички превозник и железнички превозник за сопствене потребе, ако има:

- 1) лиценцу за превоз;
- 2) сертификат о безбедности за превоз, који се издаје у складу са прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају;
- 3) уговор о коришћењу железничке инфраструктуре.

Уговором о коришћењу железничке инфраструктуре ближе се уређују међусобна права и обавезе између управљача инфраструктуре и лица из става 1. овог члана, а која се односе на гарантовање техничких и других услова за

безбедно одвијање железничког саобраћаја, као и на плаћање накнада за коришћење железничке инфраструктуре и цена услуга.

Уговор о коришћењу железничке инфраструктуре мора бити закључен најкасније четири месеца пре почетка важења новог реда вожње.

Члан 18.

Изјава о мрежи нарочито садржи: опште одредбе; услове за приступ и коришћење железничке инфраструктуре; преглед саобраћајно-техничких особина железничке инфраструктуре која је на располагању и ограничења у употреби; принципе, приоритете и критеријуме за доделу капацитета инфраструктуре; врсте услуга; принципе наплате накнада и цена услуга, као и висине накнада са начином њиховог прорачуна.

Министар ближе прописује садржину и форму Изјаве о мрежи.

Изјава о мрежи објављује се, ради информисања, на интернет страници управљача инфраструктуре и може се преузети од управљача инфраструктуре у штампаној и електронској форми, после уплате износа који не може премашити трошкове њеног објављивања.

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

Изјава о мрежи се објављује у року који не може бити краћи од четири месеца пре крајњег датума за подношење захтева за доделу трасе воза.

Члан 19.

Изјаву о мрежи и њене измене и допуне доноси и објављује управљач инфраструктуре у складу са чланом 18. овог закона.

б) Додела капацитета инфраструктуре

Члан 20.

Капацитет инфраструктуре даје се на коришћење доделом трасе воза.

Захтев за доделу трасе воза подноси се годину дана, а најкасније 10 месеци, пре почетка важења новог реда вожње.

По истеку рока из става 2. овог члана могу се подносити захтеви за доделу траса воза које нису додељене и закључивати уговори о коришћењу железничке инфраструктуре.

Подносилац захтева је дужан да, приликом подношења захтева из ст. 2. и 3. овог члана, уплати износ на име трошкова поступка за доделу трасе воза.

Дирекција за железнице утврђује висину трошкова из става 4. овог члана.

Захтев за доделу трасе воза садржи нарочито:

- 1) релацију саобраћаја (полазно и одредишно службено место);
- 2) време поласка воза из полазног службеног места и време доласка воза у одредишно службено место;
- 3) превозни пут;
- 4) место, врста операција и технолошко време операција (службена места заустављања, измена састава, манипулација путника, манипулација робе, промена вучног возила и трајање задржавања);

- 5) врсту воза;
- 6) састав воза;
- 7) серију вучног возила.

Управљач инфраструктуре је дужан да информације добијене од подносиоца захтева чува као пословну тајну.

Додела капацитета инфраструктуре ради обављања послова одржавања те инфраструктуре предвиђа се у току процеса планирања капацитета инфраструктуре.

Члан 21.

Захтев за доделу трасе воза сматра се понудом за закључење уговора о коришћењу железничке инфраструктуре.

Измењена или допуњена понуда из става 1. овог члана од стране управљача инфраструктуре сматра се новом понудом учињеном подносиоцу захтева.

Понуда из ст. 1. и 2. овог члана сматра се прихваћеном моментом закључења уговора о коришћењу железничке инфраструктуре између управљача инфраструктуре и подносиоца захтева.

У случају када је траса воза додељена подносиоцу захтева који није железнички превозник или железнички превозник за сопствене потребе, уговор о коришћењу железничке инфраструктуре закључују управљач инфраструктуре и железнички превозник кога ангажује тај подносилац захтева.

Приговор против акта о одбијању понуде подноси се Дирекцији за железнице у року од три дана уз плаћање таксе у висини административне таксе која се наплаћује за жалбу органу.

Дирекција за железнице је дужна да о приговору одлучи у року од 10 дана.

У погледу дејства и раскида уговора, накнаде штете и других питања сходно се примењују одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Члан 22.

Додељивање трасе воза управљач инфраструктуре врши под једнаким условима, утврђеним овим законом, за све кориснике траса воза.

У поступку по захтеву за доделу трасе воза управљач инфраструктуре дужан је да примењује следеће критеријуме:

- 1) обим превоза;
- 2) искоришћеност капацитета инфраструктуре;
- 3) обим додатних услуга које управљач инфраструктуре пружа у вези са обављањем превоза на траси воза;
- 4) пословни углед;
- 5) делатност од општег интереса у јавном превозу;
- 6) квалитет обављене превозне услуге у претходном периоду.

Управљач инфраструктуре утврђује методологију вредновања критеријума из става 2. овог члана.

Члан 23.

Управљач инфраструктуре, по правилу, додељује трасе воза једанпут годишње по усклађивању захтева за доделу траса воза у поступку израде реда вожње, најдуже за период важења реда вожње.

Управљач инфраструктуре консултује заинтересоване стране у вези са нацртом реда вожње и омогућава им рок од најмање месец дана за доставу својих предлога.

Заинтересоване стране укључују све оне који су поднели захтев за доделу траса воза, као и остале стране које желе да им се омогући да дају свој коментар о томе како ред вожње може утицати на њихову способност да пружају железничке услуге током тог периода важења реда вожње.

Управљач инфраструктуре дужан је да предузима одговарајуће мере за решавање свих изложених проблема.

Управљач инфраструктуре се придржава временског плана доделе капацитета инфраструктуре који доноси Министар посебним актом. Временски план доделе капацитета инфраструктуре представља динамику у процесу доделе тих капацитета, који је повезан са динамиком подношења захтева током поступка израде реда вожње (што, између осталог, укључује рокове за подношење захтева, планирање процеса координације, доделу трасе, закључивање уговора и др.) и динамиком подношења захтева за доделу трасе воза ван поступка израде реда вожње.

Члан 24.

Током процеса планирања реда вожње из члана 23. овог закона, када наиђе на сукобљавање различитих захтева, управљач инфраструктуре настоји да, путем координације захтева, обезбеди најбољу могућу усклађеност свих захтева.

Када се појави ситуација која захтева координацију, управљач инфраструктуре има право да предложи капацитет инфраструктуре који се разликује од оног који се тражи у захтеву за доделу трасе воза.

Управљач инфраструктуре настоји да, кроз координацију са подносиоцима захтева, постигне решење свих спорова.

Принципи којим се руководе у процесу координације дефинишу се у Изјави о мрежи.

У случају спорова који се односе на доделу капацитета инфраструктуре обезбеђује се систем решавања спорова како би се такви спорови решили благовремено. Ако се овај систем примени, одлука се мора донети у року од 10 радних дана, без обзира на поступке по приговорима.

Члан 25.

Управљач инфраструктуре и подносилац захтева, изузетно, могу да сачине и оквирни споразум, за коришћење капацитета на одговарајућој железничкој инфраструктури на рок дужи него што је то један период важења реда вожње.

Оквирни споразум између управљача инфраструктуре и подносиоца захтева садржи карактеристике капацитета инфраструктуре које је подносилац захтева тражио и које су му понуђене током временског периода који прелази један период важења реда вожње.

Оквирни споразум не садржи детаљно трасу воза, већ задовољава легитимне комерцијалне потребе подносиоца захтева и закључује се по правилу на пет година.

У посебним случајевима управљач инфраструктуре може пристати на краћи или дужи период. Сваки период дужи од пет година правда се постојањем комерцијалних уговора, наменских инвестиција или ризика.

Период дужи од 10 година могућ је само у изузетним случајевима, посебно када је реч о дугорочним инвестицијама великог обима и када је такво инвестирање обухваћено уговорним обавезама.

Дирекција за железнице даје претходно одобрење оквирног споразума.

Оквирни споразуми не искључују могућност да одговарајућу инфраструктуру користе и други подносиоци захтева.

Оквирни споразум може да се измени, допуни или ограничи у циљу боље употребе железничке инфраструктуре.

Поштујући пословну тајну, опште одредбе сваког оквирног споразума доступне су свакој заинтересованој страни.

Члан 26.

Додељену трасу воза корисник трасе воза не може преносити другом железничком превознику, односно железничком превознику за сопствене потребе.

Забрањена је трговина трасама воза.

Коришћење капацитета инфраструктуре од стране железничког превозника када обавља послове подносиоца захтева који није железнички превозник, не сматра се преношењем у смислу овог закона.

в) Накнаде за коришћење железничке инфраструктуре и цене услуга које пружа управљач инфраструктуре

Члан 27.

За коришћење железничке инфраструктуре корисник трасе воза плаћа накнаде у складу са законом којим се уређују накнаде за коришћење јавних добара.

Управљач инфраструктуре утврђује висину накнада за коришћење железничке инфраструктуре и врши њихову наплату.

Влада даје сагласност на висину накнада за коришћење железничке инфраструктуре.

Висину накнада из става 1. овог члана управљач инфраструктуре утврђује транспарентно и на начелу недискриминације и заснива се на моделу алокације трошкова у који су укључени модел мреже и модел саобраћаја.

Влада утврђује методологију вредновања елемената за одређивање накнада за коришћење железничке инфраструктуре (у даљем тексту: Методологија), на предлог Министра.

Методологија се објављује у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Средства од наплате накнада из става 1. овог члана су приход управљача инфраструктуре.

Члан 28.

Управљачи инфраструктуре међусобно сарађују у циљу омогућавања железничким превозницима ефикасног обављања превоза када се превоз обавља на више железничких инфраструктура.

Управљач инфраструктуре гарантује оптималну конкурентност међународног железничког транспорта путника и робе. Свака сарадња или заједничка организација регулише се у складу са одредбама овог закона.

Управљач инфраструктуре примењује Методологију на начин који обезбеђује једнаке и недискриминаторске накнаде за различите кориснике трасе возова који обављају услуге сличног карактера на делу трасе воза на коме управљач инфраструктуре обезбеђује исте врсте услуга.

Члан 29.

Корисник трасе воза плаћа управљачу инфраструктуре:

- 1) накнаду за Минимални пакет услуга, које обухватају:
 - (1) управљање захтевима за капацитетом инфраструктуре,
 - (2) право да се користи додељени капацитет инфраструктуре,
 - (3) коришћење пруга, скретница и чворова,
 - (4) управљање кретањем возова, укључујући сигнализацију, прописе, систем за оперативно праћење и комуникацију и пружање информација о кретању воза,
 - (5) обезбеђивање свих других информација неопходних за управљање саобраћајем за који је капацитет инфраструктуре додељен;
- 2) накнаду за приступ пругом до службених објеката, односно сервисних постројења, а што обухвата приступ:
 - (1) објектима за снабдевање горивом,
 - (2) путничким станицама, станичним зградама и другим објектима,
 - (3) теретним терминалима,
 - (4) ранжирним станицама,
 - (5) објектима за формирање возова,
 - (6) колосецима за гарирање,
 - (7) осталим техничким објектима за одржавање;
- 3) накнаду за коришћење службених објеката, односно сервисних постројења, а што обухвата:
 - (1) коришћење опреме за снабдевање електричном енергијом за вучу,
 - (2) коришћење постројења за снабдевање горивом,
 - (3) коришћење путничких станица, станичних зграда и других објеката,
 - (4) коришћење теретних терминала,
 - (5) коришћење ранжирних станица,

- (6) коришћење постројења за формирање возова,
- (7) коришћење колосечних група за гарирање,
- (8) одржавање и других техничких постројења.

Поред накнада из става 1. овог члана управљач инфраструктуре и корисник трасе воза могу посебно уговорити пружање и цене додатних и пратећих услуга, и то:

- 1) додатне услуге:
 - (1) снабдевање струјом за вучу,
 - (2) предгревање путничких возова,
 - (3) снабдевање горивом, маневрисање и све друге услуге које се пружају у горе поменутиим објектима и постројењима,
 - (4) прилагођене услуге за:
 - контролу транспорта опасних терета,
 - помоћ у саобраћању возова са нарочитим пошилима.
- 2) пратеће услуге:
 - (1) приступ телекомуникационој мрежи,
 - (2) пружање додатних информација,
 - (3) технички преглед возних средстава.

О накнадама и услугама из става 1. тачка 3) и става 2. овог члана, а које не омогућава управљач инфраструктуре, исти обезбеђује у Изјави о мрежи информације о даваоцима накнада и услуга.

Коришћење службених објеката, односно сервисних постројења којима не управља управљач инфраструктуре, као и допунске и пратеће услуге, које не обезбеђује управљач инфраструктуре, предмет су посебног уговора између корисника трасе воза и корисника тих службених објеката или сервисних постројења, односно даваоца допунских и пратећих услуга.

Накнаде за минимални пакет услуга и приступ пругом службеним објектима, односно сервисним постројењима засноване су на трошковима који директно настају као резултат одвијања железничког саобраћаја.

Цене услуга из става 2. овог члана, висина накнада из става 5. овог члана, као и цене услуга из члана 35. овог закона, могу се изменити у зависности од услова на тржишту железничких услуга, узимајући у обзир укупне трошкове као горњу границу на којој накнаде и цене услуга могу бити засноване, у ком случају то мора бити објављено најмање три месеца унапред.

Цене услуга из става 2. овог члана и члана 35. овог закона утврђују се у складу са Методологијом.

Када услуге из става 2. овог члана, пружа само један пружалац услуга, цене које се наплаћују за те услуге зависе од трошкова пружања таквих услуга, израчунато на основу реалног нивоа коришћења.

Члан 30.

Накнаде и услуге из члана 29. овог закона, пружају се на равноправној основи, а захтеви се могу одбити само ако постоје реалне алтернативе у постојећим тржишним условима.

Члан 31.

Корисник трасе воза на основу права недискриминације има право на минимални пакет услуга и приступ пругом до службених објеката, односно сервисних постројења из члана 29. овог закона.

У случајевима када нуди неку од додатних и пратећих услуга из члана 29. став 2. овог закона управљач инфраструктуре их пружа на захтев корисника трасе воза. За додатне и пратеће услуге корисник трасе воза плаћа цене услуга у складу са актом управљача инфраструктуре.

Члан 32.

Подносиоци захтева могу захтевати капацитет инфраструктуре који прелази преко више од једне мреже тако што подносе захтев једном управљачу инфраструктуре који у њихово име захтева коришћење тог капацитета од других релевантних управљача инфраструктуре.

Члан 33.

Стање на пословним рачунима управљача инфраструктуре је резултат равнотеже прихода од накнада за коришћење железничке инфраструктуре, прихода од других комерцијалних послова и средстава обезбеђених од стране државе с једне стране и расхода за железничку инфраструктуру с друге стране.

Управљач инфраструктуре мора бити у могућности да потврди да цене услуга које наплаћује у складу са чланом 35. овог закона одговарају Методологији, као и правилима и величинама објављеним у Изјави о мрежи.

Управљач инфраструктуре добија подстицаје за смањење трошкова коришћења инфраструктуре и висине накнада за коришћење инфраструктуре и цена услуга у складу са чланом 34. овог закона.

Члан 34.

Управљач инфраструктуре и Влада, односно аутономна покрајина или јединица локалне самоуправе закључују уговор којим се уређују међусобна права и обавезе у погледу финансирања трошкова управљања железничком инфраструктуром у делу који чини разлику између стварних трошкова управљања железничком инфраструктуром и остварених прихода од накнада за коришћење инфраструктуре и цена услуга.

За послове у вези са старањем о безбедности железничког саобраћаја, одржавања и побољшања квалитета услуга управљача инфраструктуре, уговором из става 1. овог члана посебно ће се предвидети подстицаји за смањење трошкова управљања железничком инфраструктуром, висине накнада за коришћење те инфраструктуре и цена услуга.

Уговор из става 1. овог члана закључује се на период који није краћи од три године.

Члан 35.

Поред накнада и услуга из члана 29. овог закона управљач инфраструктуре може да наплати и следеће услуге:

1) коришћење загушене железничке инфраструктуре, која се наплаћује у случају када је на одређеном сегменту инфраструктуре утврђен недостатак капацитета инфраструктуре, током периода загушења;

2) резервацију траса возова које се не користе;

3) додатно одржавање железничке инфраструктуре у складу са захтевима корисника трасе воза.

г) Попусти

Члан 36.

Управљач инфраструктуре може да уведе попусте доступне свим корисницима железничке инфраструктуре, у следећим случајевима:

1) за тачно наведене одређене саобраћајне токове, за делове мреже, за трасе возова;

2) ради подстицања развоја нових железничких услуга за ограничени временски период;

3) да се подстакне развој нових железничких услуга или ради подстицања коришћења знатно неискоришћене железничке инфраструктуре.

Попусти које одобрава управљач инфраструктуре објављују се у Изјави о мрежи.

д) Систем показатеља за побољшање квалитета превоза

Члан 37.

Управљач инфраструктуре доноси Систем показатеља за побољшање квалитета превоза преко кога се стимулишу корисници траса возова да смање поремећаје и побољшају ефикасност железничке мреже.

Систем из става 1. овог члана садржи мере у вези поступака којима се ремети рад мреже, надокнаду корисницима траса возова који трпе штету и бонусе као награду за ефикасност већу од планиране.

ђ) Управљање и праћење додељеног капацитета инфраструктуре

Члан 38.

Одлуку о додели трасе воза у међународном железничком саобраћају доносе представници домаћих и страних управљача инфраструктуре.

Управљачи инфраструктуре из става 1. овог члана усклађују трасе возова у међународном железничком саобраћају у циљу омогућавања оптималног обављања тог саобраћаја.

Усклађене трасе возова из става 2. овог члана стављају се на располагање подносиоцима захтева сваког од управљача инфраструктуре који у том поступку учествује.

Члан 39.

Управљач инфраструктуре може дати приоритет посебним трасама возова у оквиру процеса планирања и координације, али само на начин утврђен у чл. 41. и 43. овог закона.

Члан 40.

Управљач инфраструктуре процењује потребу за капацитетом инфраструктуре који треба да је доступан у току важења реда возње, у циљу правовременог решавања ванредних захтева за доделом траса воза.

Одредба става 1. овог члана примењује се и у случајевима загушене инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре решава по ванредним захтевима у року од пет радних дана од дана пријема захтева.

Члан 41.

Ако после координације није могуће постићи решење спора, у смислу члана 24. овог закона, управљач инфраструктуре дужан је, без одлагања, да прогласи загушеним капацитет инфраструктуре који је предмет координације.

Загушеним капацитетом инфраструктуре из става 1. овог члана сматра се и капацитет инфраструктуре за коју се очекивано може предвидети да ће у блиској будућности бити загушен.

У случају проглашења капацитета инфраструктуре загушеним, управљач инфраструктуре спроводи анализу капацитета у складу са чланом 42. овог закона, осим ако није започета реализација плана побољшања капацитета инфраструктуре из члана 43. овог закона.

Ако цене услуге из члана 35. тачка 1) овог закона није наплаћена или није постигла задовољавајући резултат, а инфраструктура је проглашена загушеном, управљач инфраструктуре може додатно употребити приоритетне критеријуме за доделу капацитета инфраструктуре.

Применом приоритетних критеријума утврђује се значај одређене услуге за друштво, у односу на било коју другу услугу која се услед тога искључује.

У случају из става 5. овог члана Влада може одобрити управљачу инфраструктуре надокнаду која одговара губитку прихода услед потребе да се одређени капацитет инфраструктуре додели за обављање одређених услуга.

При одређивању критеријума по којима се дају приоритети, управљач инфраструктуре ће узети у обзир и одговарајући значај важности услуга у транспорту робе и нарочито међународном транспорту робе.

Поступци и критеријуми којима ће се одредити приоритети у случају загушења капацитета инфраструктуре утврђују се у Изјави о мрежи.

У случају загушене инфраструктуре, управљач инфраструктуре има право да захтева од корисника трасе воза враћање додељене трасе воза, коју је тај корисник трасе воза у периоду од најмање месец дана користио мање него што је дозвољено граничном квотом предвиђеном у Изјави о мрежи, изузев ако корисник трасе воза исту није користио из неекономских разлога који су изван његове контроле.

Члан 42.

Анализа капацитета је поступак којим се утврђују разлози загушења капацитета инфраструктуре и мере које се могу краткорочно и дугорочно предузети да би се смањило загушење капацитета инфраструктуре.

Анализа капацитета обухвата анализу инфраструктуре, поступака рада, карактера различитих услуга које се реализују, мера за преусмеравање услуга, мењања временских термина услуга, промена брзина и побољшања железничке инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре је дужан да изврши анализу капацитета у року од шест месеци од када је утврђено да је железничка инфраструктура загушена.

Члан 43.

План побољшања капацитета инфраструктуре израђује се након консултација са корисницима загушене инфраструктуре, који садржи:

- 1) разлоге загушења;
- 2) могућности за побољшање нивоа организовања и регулисања железничког саобраћаја;
- 3) могућности за развој железничке инфраструктуре;
- 4) трошкове побољшања капацитета инфраструктуре.

План побољшања капацитета инфраструктуре доноси се по претходно прибављеној сагласности Дирекције за железнице.

У случају загушења инфраструктуре управљач инфраструктуре нема право да наплати накнаде и услуге из члана 29. овог закона, ако:

- 1) не донесе план побољшања капацитета инфраструктуре или
- 2) не реализује план побољшања капацитета инфраструктуре.

Изузетно од става 3. овог члана, Дирекција за железнице може да одобри управљачу инфраструктуре да наплати накнаде и услуге из члана 29. овог закона, ако:

- 1) постоје основани разлози који онемогућавају реализацију плана побољшања капацитета инфраструктуре;
- 2) финансијске могућности онемогућавају реализацију плана побољшања капацитета инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре израђује план побољшања капацитета инфраструктуре у року од шест месеци од завршетка анализе капацитета.

Члан 44.

У случајевима немогућности одвијања железничког саобраћаја која је проузрокована техничким кваровима, несрећама и деловањем више силе, управљач инфраструктуре предузима све неопходне мере да се успостави редовно одвијање саобраћаја. У том циљу, он саставља могући план за непредвиђене ситуације, с листом институција које треба обавестити у случају озбиљних инцидената или озбиљних поремећаја у железничком саобраћају.

О немогућности одвијања саобраћаја и мерама које се предузимају, управљач инфраструктуре дужан је да обавести железничког превозника, железничког превозника за сопствене потребе, Министарство и све друге надлежне институције.

У хитним случајевима и случајевима када железничка инфраструктура постане привремено неупотребљива, додељене трасе возова могу се привремено повући без најаве и то онолико времена колико је потребно за довођење железничке инфраструктуре у употребљиво стање.

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

5. Изградња, реконструкција и модернизација железничке инфраструктуре

Члан 45.

Изградња железничке инфраструктуре врши се у складу са законом којим се уређује планирање и изградња објеката.

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

Члан 46.

Народна скупштина, на предлог Владе, доноси Национални програм железничке инфраструктуре (у даљем тексту: Национални програм), који обухвата:

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

Национални програм доноси се за период од пет година.

Влада подноси Народној скупштини једанпут годишње извештај о реализацији Националног програма.

На основу Националног програма управљач инфраструктуре израђује годишњи програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја.

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

Члан 47.

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

Управљач инфраструктуре и привредно друштво, друго правно лице и предузетник из става 1. овог члана, уређују уговором међусобна права и обавезе у вези са извођењем радова на изградњи железничке инфраструктуре

и радове на објектима уграђеним или који ће се уградити на железничком подручју.

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

Члан 48.

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

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

Члан 49.

На месту укрштања пута и улица са пружним и станичним колосецима, железничком инфраструктуром и железничким саобраћајем управља управљач инфраструктуре, а путном уличном и пешачком инфраструктуром и саобраћајем управља управљач путне инфраструктуре, тако што је сваки управљач дужан да створи услове за безбедан прелазак места укрштања на инфраструктури којом управља.

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

Управљач инфраструктуре може имати посебан организациони део у чијој надлежности је обезбеђивање саобраћаја на местима укрштања путева, улица и пешачких стаза са железничким колосецима у нивоу у сарадњи са управљачима путне инфраструктуре, односно јединицом локалне самоуправе.

Размак између два укрштања железничке инфраструктуре и јавног пута не може да буде мањи од 2.000 m.

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

Управљач инфраструктуре одређује место укрштања из става 5. овог члана у складу са условима за уређење простора и условима за безбедност саобраћаја, у споразуму са управљачем некатегорисаних путева.

Члан 50.

Реконструкцијом железничке инфраструктуре, у смислу овог закона, сматрају се и радови који могу бити од утицаја на стабилност железничке пруге (санација), објеката на железничкој прузи и возила, извођење радова на изграђеном објекту који одступају од услова под којима је одобрена изградња и промена основне карактеристике трасе при мењању положаја трасе железничке пруге у појасу њеног основног правца, као и побољшавање параметара елемената железничке инфраструктуре.

Реконструкција железничке инфраструктуре врши се на основу одобрења за реконструкцију које издаје Министарство.

Члан 51.

Изградња, реконструкција и модернизација железничке инфраструктуре врши се у складу са:

- 1) законом, правилима и техничким нормативима;
- 2) материјалом и резервним деловима који су снабдевени документима којима се потврђује усаглашеност производа са прописаним техничким захтевима издатим од стране овлашћених предузећа и других правних лица.

6. Одржавање железничке инфраструктуре

Члан 52.

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

У овом циљу морају се вршити стални надзори и повремени прегледи, као и отклањати утврђени недостаци.

Члан 53.

Одржавање железничке инфраструктуре обухвата редовно одржавање и обнову.

Члан 54.

Радови на редовном одржавању су нарочито: одржавање и замена елемената горњег строја железничке пруге (скретница, колосека и колосечних веза), истим или другим типом којима се параметри железничке пруге одржавају на пројектованом нивоу; радови на доњем строју железничке пруге (одводњавање и уређење косина); замена и обнова истим или другим материјалима пропуста и мостова до 10 m дужине, ако се не мења њихов отвор; замена и допуна елемената сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја и постројења; замена и допуна елемената стабилних постројења електро вуче, као и осталих електричних постројења; адаптација и поправка зграда железничких службених места и осталих објеката на железничким службеним местима који су у функцији железничког саобраћаја којима се не мења њихова конструкција и спољни изглед.

Члан 55.

Радови на обнови се изводе ради главне оправке постојеће грађевинске и електротехничке инфраструктуре са циљем поновног постизања пројектованих параметара.

Министар ближе уређује садржину техничке документације, врсту радова, техничке услове и начин извођења радова на обнови железничке инфраструктуре.

Члан 56.

Одржавање заједничких стубова и заједничких конструкција на мосту изграђеном за железничку инфраструктуру и јавни пут врши управљач инфраструктуре у складу са саобраћајно-техничким нормативима и стандардима.

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

Члан 57.

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

У случају да се за отклањање елементарних непогода из става 1. овог члана, користе услуге физичких и правних лица, техничка средства и материјал, одговарајућа накнада пада на терет управљача инфраструктуре.

7. Заштита железничке инфраструктуре

Члан 58.

У инфраструктурном појасу, осим у зони пружног појаса, изузетно се могу градити објекти који нису у функцији железничког саобраћаја, а на основу издате сагласности управљача инфраструктуре, која се издаје у форми решења, и уколико је изградња тих објеката предвиђена урбанистичким планом локалне самоуправе која прописује њихову заштиту и о свом трошку спроводи прописане мере заштите тих објеката.

У инфраструктурном појасу могу се постављати каблови, електрични водови ниског напона за осветљавање, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водови, трамвајски и тролејбуски контактни водови и постројења, канализације и цевоводи и други водови и слични објекти и постројења на основу издате сагласности управљача инфраструктуре, која се издаје у форми решења.

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

У заштитном пружном појасу, на удаљености 50 m од осе крајњег колосека, или другој удаљености у складу са посебним прописом, не могу се градити објекти као што су рудници, каменоломи у којима се користе експлозивна средства, индустрија хемијских и експлозивних производа, постројења и други слични објекти.

Против решења о одбијању захтева за издавање сагласности из ст. 1. и 3. овог члана инвеститор објекта може да поднесе жалбу Министарству.

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

Члан 59.

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

Не сме се садити високо дрвеће, постављати знакови, извори јаке светлости или било који предмети и справе које бојом, обликом или светлошћу смањују видљивост железничких сигнала или које могу довести у забуну раднике у вези значења сигналних знакова.

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

Ако власник, односно држалац не поступи по захтеву управљача инфраструктуре онда ће управљач инфраструктуре предузети потребне радње, а настале трошкове власник, односно држалац дужан је да надокнади управљачу инфраструктуре.

Члан 60.

Привредна друштва, правна лица и предузетници који врше пошумљавање голети и уређење бујица у заштитном пружном појасу и управљач инфраструктуре споразумно утврђују учешће у трошковима пошумљавања голети и уређења бујица и вододерина, имајући у виду значај и обим ових радова за заштиту железничке инфраструктуре.

Члан 61.

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

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

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

8. Одузимање железничкој инфраструктури својства добра у општој употреби

Члан 62.

Делу железничке инфраструктуре на којем је обустављен јавни превоз, за коју не постоји интерес са становишта целине транспортног система Републике Србије или интерес корисника услуга јавног превоза, може бити одузето својство добра у општој употреби.

Одлуку о одузимању својства добра у општој употреби железничкој инфраструктури из става 1. овог члана, доноси Народна скупштина, на предлог Владе.

Са делом железничке инфраструктуре којем је у смислу става 2. овог члана, одузето својство добра у општој употреби, може се располагати у складу са законом.

9. Градска железница, туристичко-музејска железница, метро и жичара

Члан 63.

Жичара, услови за изградњу, реконструкцију и одржавање, као и услови за организовање превоза на жичарама, уређује се посебним законом.

Министар уређује градску железницу, туристичко-музејску железницу и метро, услове за изградњу, реконструкцију и одржавање, као и услове за организовање превоза на овим вођеним системима.

10. Индустијска железница и индустријски колосек

Члан 64.

Одредбе овог закона којима се уређује изградња, реконструкција, модернизација, одржавање и заштита железничке инфраструктуре сходно се примењују и на индустријску железницу.

Индустријска железница може бити прикључена на железничку инфраструктуру управљача инфраструктуре.

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

Прикључење индустријских железница из става 2. овог члана и индустријских колосека из става 3. овог члана, уређују уговором управљач инфраструктуре и привредно друштво, друго правно лице или предузетник чија је индустријска железница, односно индустријски колосек прикључен.

Привредно друштво, друго правно лице или предузетник, власник, односно ималац индустријског колосека, дужан је да донесе акт о условима за одржавање и заштиту индустријског колосека, железничких возних средстава и других средстава изграђених по посебним техничким нормативима и стандардима и за организовање и регулисање железничког саобраћаја на индустријском колосеку, по претходно прибављеној сагласности Дирекције за железнице.

Железнички превозник, привредно друштво, друго правно лице или предузетник, власник, односно ималац индустријске железнице мора да има сертификат о безбедности за управљање индустријском железницом, који се издаје у складу са прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Железнички превозник, друго правно лице или предузетник које обавља превоз искључиво на индустријској железници дужан је да донесе акт о условима и начину обављања тог превоза, по претходно прибављеној сагласности Дирекције за железнице.

III. ПРЕВОЗ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

1. Општи услови за обављање превоза

Члан 65.

Јавни превоз путника и робе у железничком саобраћају на железничкој инфраструктури обавља железнички превозник који има лиценцу за превоз и сертификат о безбедности за превоз, издате од Дирекције за железнице, односно надлежног органа друге државе на основу реципроцитета и уговор о коришћењу железничке инфраструктуре.

Превоз лица и робе може да обавља железнички превозник за сопствене потребе ако има лиценцу за превоз и сертификат о безбедности за превоз, издате од Дирекције за железнице, односно од надлежног органа друге државе на основу реципроцитета и уговор о коришћењу железничке инфраструктуре.

Јавни превоз путника и робе у железничком саобраћају обавља се према тржишним условима на основу уговора о превозу.

2. Лиценца за превоз

Члан 66.

Лиценца за превоз издаје се железничком превознику, односно железничком превознику за сопствене потребе, основаном у Републици Србији који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом.

Услов који се односи на добар углед испуњен је ако:

1) подносилац захтева за издавање лиценце за превоз или лица овлашћена за управљање нису били правоснажно осуђени за тешка кривична дела и привредне преступе;

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

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

Услов који се односи на финансијску способност испуњен је ако је подносилац захтева финансијски способан да испуњава своје постојеће и потенцијалне обавезе, које су реално процењене, за период од 12 месеци.

Услов који се односи на стручност испуњен је ако подносилац захтева има управу која поседује знање или искуство неопходно да на безбедан и поуздан начин обавља оперативну контролу и надзор над обављањем делатности које су наведене у лиценци.

Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност испуњен је ако је подносилац захтева адекватно осигуран или је на други начин, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, обезбедио покриће својих обавеза у случају удеса, посебно када се ради о путницима, пртљагу, роби, поштанским пошиљкама или трећим лицима.

Начин доказивања испуњености услова за издавање лиценце за превоз ближе уређује Дирекција за железнице.

Лиценцу за превоз издаје Дирекција за железнице, у форми решења.

Члан 67.

Лиценцу за превоз Дирекција за железнице дужна је да изда, ако су испуњени услови из члана 66. став 1. овог закона, у року од 30 дана од дана подношења захтева.

Лиценца за превоз се издаје на неодређено време, док железнички превозник, односно превозник за сопствене потребе, испуњава услове утврђене овим законом и непреносива је.

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

О издатим лиценцама за превоз Дирекција за железнице води евиденцију.

Члан 68.

Дирекција за железнице проверава сваких 12 месеци да ли железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе, испуњава услове из члана 66. став 1. овог закона.

Уколико постоји озбиљна сумња да железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе, испуњава услове из члана 66. став 1. овог закона, Дирекција за железнице може у свако доба да провери да ли железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе и даље испуњава услове за издавање лиценце.

Ако се приликом провере из ст. 1. и 2. овог члана утврди да неки од услова из члана 66. став 1. овог закона није испуњен, Дирекција за железнице ће решењем суспендовати или одузети лиценцу за превоз.

У случају када је лиценца за превоз суспендована или одузета због неиспуњавања услова који се односи на финансијску способност из члана 66. став 3. овог закона, Дирекција за железнице може издати привремену лиценцу за превоз, до реорганизације железничког предузећа, односно превозника за сопствене потребе, под условом да безбедност није угрожена. Привремена лиценца за превоз се издаје на период који не може бити дужи од шест месеци од дана издавања.

Уколико железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе, не обавља превоз у периоду од шест месеци непрекидно или када не отпочне са обављањем превоза у периоду од шест месеци од дана издавања лиценце за превоз, Дирекција за железнице може решењем одузети

лиценцу за превоз или је суспендовати док се не стекну услови да се настави обављање превоза за који је издата лиценца.

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

У случају статусних промена, промене правне форме или реорганизације железничког превозника, односно железничког превозника за сопствене потребе, коме је издата лиценца за превоз, Дирекција за железнице, може решењем одлучити да је то лице дужно да поново поднесе захтев за добијање лиценце.

Лице из става 7. овог члана може наставити са обављањем превоза, осим уколико Дирекција за железнице не оцени да је безбедност железничког саобраћаја угрожена, у ком случају му Дирекција за железнице решењем одузима лиценцу.

У случају када ималац лиценце за превоз намерава да значајно измени или прошири делатност, он је дужан да поднесе Дирекцији за железнице захтев ради преиспитивања постојања законских услова за издавање измењене лиценце за превоз. После преиспитивања Дирекција за железнице може одлучити да решењем измени издату лиценцу или да одбије захтев.

Решење Дирекције за железнице из ст. 3, 5, 7, 8. и 9. овог члана је коначно у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

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

Поступак за издавање, суспензију, измену или одузимање лиценце за превоз, садржина лиценце за превоз и начин провере испуњености прописаних услова, ближе уређује Дирекција за железнице.

Члан 69.

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

Висину таксе из става 1. овог члана утврђује Дирекција за железнице, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Члан 70.

Железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе, коме је суспендована или одузета лиценца за превоз, не могу обављати превоз путника и робе у железничком саобраћају.

3. Обављање превоза путника, лица и робе

Члан 71.

Превоз путника и робе у железничком саобраћају врши се у складу са редом вожње унапред утврђеним од управљача инфраструктуре, а према претходно испостављеним захтевима железничког превозника и железничког превозника за сопствене потребе у складу са утврђеном процедуром.

Члан 72.

Ред вожње се доноси и важи за период утврђен тим редом вожње.

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

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

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

Члан 73.

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

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

Члан 74.

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

Члан 75.

У вучном возилу воза којим се обавља превоз путника, лица и робе, мора се, за све време превоза, налазити:

- 1) оверена фотокопија важеће лиценце за превоз;
- 2) оверена фотокопија важећег сертификата о безбедности за превоз;
- 3) оверена фотокопија важећег уговора о коришћењу железничке инфраструктуре;
- 4) друга документа, према прописима којима се уређује безбедност железничког саобраћаја.

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

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

- 1) оверена фотокопија важећег решења о упису у регистар, односно решење о упису радње у регистар;
- 2) списак радника и других лица оверен од стране имаоца железничких возних средстава или други доказ о праву тих радника и лица на превоз;
- 3) документ из кога се може утврдити власник и врста робе које се превозе.

Члан 76.

У обављању превоза за сопствене потребе железнички превозник за сопствене потребе може да превози лица и робу који су у функцији обављања делатности за коју је регистрован.

Члан 77.

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

Ванредним ситуацијама у смислу става 1. овог члана, сматрају се: велике природне непогоде; ванредни догађаји који су проистекли из људске активности, а који за последицу имају угроженост животне средине; поремећаји у функционисању привреде већих размера и друго.

4. Комбиновани транспорт

Члан 78.

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

Члан 79.

Комбиновани транспорт може бити:

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

Члан 80.

Приликом одвијања комбинованог транспорта, товарне јединице или друмска возила натоварени на железничка возна средства могу прекорачити димензије одређене правилима железничког транспорта.

Члан 81.

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

Товарне јединице и друмска возила која се транспортују на железничким возним средствима морају бити на одређени начин означена.

Железничка возна средства која транспортују товарне јединице или друмска возила морају бити специјализована за комбиновани транспорт и на посебан начин означена.

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

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

Члан 82.

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

Члан 83.

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

5. Превоз у железничком саобраћају од општег интереса

Члан 84.

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

Члан 85.

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

Критеријуми за утврђивање обавезе јавног превоза су:

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

Члан 86.

Права, обавезе и одговорности железничког превозника и надлежног органа у вези са обавезом јавног превоза уређују се уговором о обавези јавног превоза.

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

Надлежни орган пружа железничком превознику надокнаду за обавезу јавног превоза у износу нето финансијског резултата, позитивног или

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

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

Члан 87.

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

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

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

3) уређује подела трошкова везаних за обавезу јавног превоза. Ови трошкови посебно могу укључивати трошкове за особље, енергију, накнаде за инфраструктуру, одржавање и поправку возних средстава и инсталације неопходне за обавезу јавног превоза, фиксне трошкове и одговарајући повраћај капитала;

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

5) одређује трајање уговора о обавези јавног превоза;

6) утврђују захтеви квалитета, уколико надлежни орган, у складу са законом, захтева од железничког превозника да поштује одређене захтеве квалитета;

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

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

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

10) дефинишу последице неизвршавања или неуредног извршавања уговорних обавеза;

11) утврђује поступак измене уговора.

Члан 88.

Уговор о обавези јавног превоза може се доделити:

1) на основу одлуке надлежног органа о непосредном додељивању уговора о обавези јавног превоза;

2) на основу јавног конкурса, отвореног за све железничке превознике, уз поштовање начела транспарентности и недискриминације, који може, након достављања понуда и евентуалног претходног избора, укључивати и преговоре у складу са тим начелима, у циљу утврђивања најбољег начина за испуњавање специфичних или сложених услова.

У случају доделе уговора из става 1. тачка 1) овог члана, уговор о обавези јавног превоза не може трајати дуже од 10 година, а у случају доделе уговора из става 1. тачка 2) овог члана, уговор о обавези јавног превоза не може трајати дуже од 15 година.

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

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

Начин доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса прописује Влада на предлог Дирекције за железнице.

Члан 89.

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

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

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

Уколико то захтева нека од заинтересованих страна, надлежни орган ће јој доставити разлоге на којима се заснива одлука о непосредној додели уговора о јавном превозу.

Члан 90.

Средства за надокнаду обавезе јавног превоза из члана 85. овог закона превозницима обезбеђују се у буџету Републике Србије, у буџету аутономне покрајине односно у буџету јединице локалне самоуправе.

За средства из става 1. овог члана железнички превозник дужан је да води посебну рачуноводствену евиденцију у складу са прописом из члана 86. став 4. овог закона.

IV. Дирекција за железнице

1. Статус и послови Дирекције за железнице

Члан 91.

Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), као посебна организација, обавља послове државне управе у области железнице утврђене овим законом, као и законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају.

Седиште Дирекције је у Београду.

Дирекција има статус правног лица.

Члан 92.

Дирекција обавља послове у области регулисања тржишта железничких услуга, послове у области регулисања безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја.

Дирекција је надлежна да изда, суспендује и одузме лиценцу за управљање железничком инфраструктуром и лиценцу за превоз.

Поред послова из ст. 1. и 2. овог члана, Дирекција обавља и следеће послове:

1) доноси подзаконске акте на основу овлашћења из овог закона и закона којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;

2) учествује у међународној сарадњи у области железничког саобраћаја коју остварује Министарство, са:

(1) међународним организацијама у којима је Дирекција овлашћена да представља Републику Србију,

(2) Европском железничком агенцијом и органима других држава надлежним за безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају и регулисање тржишта железничких услуга;

3) обавља и друге послове утврђене овим законом и законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају.

Дирекција на својој интернет страници објављује прописе из области железничког саобраћаја, укључујући и услове, поступак и висину такси за издавање лиценци, дозвола и сертификата из надлежности Дирекције, појединачне акте које је донела и податке за контакт.

Члан 93.

Дирекција у области регулисања тржишта железничких услуга:

1) одлучује по приговорима подносилаца захтева за доделу трасе воза, нарочито имајући у виду евентуално неправедно поступање или дискриминацију од стране управљача инфраструктуре или железничких превозника, а у вези са:

- (1) Изјавом о мрежи,
- (2) критеријумима утврђеним у Изјави о мрежи,
- (3) поступком доделе траса воза и његовим исходом,
- (4) начином утврђивања накнада за коришћење трасе воза,
- (5) нивоом или структуром накнада за коришћење трасе воза;

2) прати и анализира услове конкуренције на тржишту железничких транспортних услуга и на сопствену иницијативу преиспитује поступке и документе из тачке 1) овог члана, а у циљу спречавања дискриминације међу подносиоцима захтева за доделу трасе воза. Дирекција посебно проверава да ли Изјава о мрежи садржи клаузуле или предвиђа дискрециона овлашћења управљача инфраструктуре која би могла бити коришћена за дискриминацију подносилаца захтева за доделу трасе воза;

3) даје претходну сагласност на именовање и разрешење члана органа управљања инфраструктуре у смислу члана 7. овог закона;

4) контролише независност управљача инфраструктуре у односу на друге субјекте на тржишту железничких услуга;

5) обезбеђује да накнаде које је утврдио управљач инфраструктуре буду недискриминаторске и у складу са овим законом;

6) обезбеђује да управљач инфраструктуре утврђује приступ и коришћење железничке инфраструктуре на недискриминаторској основи у складу са овим законом;

7) предузима мере за спречавање нелојалне конкуренције и дискриминаторног понашања:

- (1) управљача инфраструктуре и железничког превозника или подносиоца захтева за доделу трасе воза, а посебно у вези дискриминаторне Изјаве о мрежи и оквирног споразума,
- (2) између два или више железничких превозника приликом пружања услуге превоза у железничком саобраћају;

8) обезбеђује контролу приступа и коришћења објеката и стабилних постројења којима не управља управљач инфраструктуре и које је регулисано уговором потписаним између лица које обезбеђује услугу и железничког превозника;

9) прати железничко тржиште, како би се анализирала конкуренција између различитих видова саобраћаја;

10) контролише квалитет железничких услуга коју обезбеђују железнички превозници и управљачи инфраструктуре;

11) сарађује са телом надлежним за заштиту конкуренције, даје стручна мишљења и анализе, пружа техничку помоћ у вези са питањима која нису уређена овим законом, а односе се на ограничавање, спречавање или нарушавање конкуренције на тржишту;

12) обавља и друге послове утврђене овим законом.

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

Члан 94.

Послови Дирекције у области регулисања безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја су:

- 1) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром;
- 2) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њему;
- 3) одобравање пуштања у рад структурних подсистема железничког система у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају, као и провера функционалности система и одржавања у складу са релевантним основним условима;
- 4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним условима у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;
- 5) одобравање пуштања у рад нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничком спецификацијом за интероперабилност, као и возила увезених из иностранства;
- 6) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности железничког саобраћаја;
- 7) провера да ли су железничка возила уредно регистрована у Националном регистру железничких возила и да ли су подаци садржани у том регистру тачни и ажурирани;
- 8) друге послове утврђене овим законом и законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају.

Дирекција припрема годишњи извештај о стању безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја у претходној години и доставља га Влади најкасније до краја јуна текуће године. Извештај се објављује на интернет страници Дирекције.

Члан 95.

Дирекција, по службеној дужности, покреће поступак за утврђивање чињеница и примену мера уколико утврди могућност постојања повреде конкуренције на тржишту превоза у железничком саобраћају.

Дирекција може захтевати податке од управљача инфраструктуре, подносиоца захтева за доделу трасе воза, као и других лица, неопходне за поступак из става 1. овог члана.

Захтев за давање података нарочито садржи: предмет захтева; рок за поступање по захтеву; упозорење на последице ускраћивања давања података, односно давање неистинитих података.

Лица из става 2. овог члана дужна су да поступи по захтеву.

Уколико Дирекција утврди повреду конкуренције на железничком транспортном тржишту у поступку по приговору подносиоца захтева за доделу трасе воза или у поступку покренутом по службеној дужности, решењем ће утврдити меру за отклањање утврђене повреде у складу са овим законом.

У поступку по приговору подносиоца захтева за доделу трасе воза на одлуку управљача инфраструктуре којом се одбија његов захтев за доделу трасе или против утврђених услова понуде капацитета инфраструктуре, Дирекција може решењем утврдити да нема основа за измену одлуке управљача инфраструктуре или наложити управљачу инфраструктуре да измени своју одлуку у складу са упутствима Дирекције.

Члан 96.

Решење Дирекције је коначно, а против њега се може поднети тужба Управном суду у року од 30 дана од дана достављања решења.

Подношење тужбе не одлаже извршење решења.

По захтеву тужиоца, Управни суд може одложити извршење коначног решења Дирекције до доношења судске одлуке, ако би извршење тог решења нанело тужиоцу штету која би се тешко могла надокнадити, у складу са законом којим се уређују управни спорови.

Решења Дирекције објављују се на интернет страници Дирекције.

2. Финансирање Дирекције

Члан 97.

Средства за рад Дирекције обезбеђују се из следећих извора:

- 1) у буџету Републике Србије;
- 2) донација и других извора у складу са законом.

V. НАДЗОР

Члан 98.

Надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона, као и закона, других прописа и општих аката којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају врши Министарство.

Инспекцијски надзор врши Министарство преко републичког инспектора за железнички саобраћај (у даљем тексту: Инспектор).

Поверава се аутономној покрајини на њеној територији вршење послова инспекцијског надзора над применом овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона, као и закона, других прописа и општих аката којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају из става 1. овог члана.

Члан 99.

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

Члан 100.

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

1) радове на изградњи, реконструкцији, модернизацији и одржавању железничке инфраструктуре;

2) техничку документацију за изградњу реконструкцију, модернизацију и одржавање железничке инфраструктуре;

3) испуњеност услова прописаних за лица која врше послове пројектовања, унутрашње и техничке контроле техничке документације, руковођења извођењем радова и вршења стручног надзора;

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

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

6) испуњеност услова за управљање железничком инфраструктуром;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17) да ли се правилно спроводе мере безбедности прописане законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају.

Члан 101.

У вршењу инспекцијског надзора Инспектор је овлашћен да:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14) нареди рушење, односно отклањање недостатака на градској железници, метроу и жичари ако се радови на изградњи и реконструкцији, односно одржавању изводе супротно прописима;

15) нареди отклањање недостатака у организовању и обављању превоза на градској железници, метроу и жичари који се организују и обављају супротно прописима;

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

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

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

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

20) привремено удаљи или захтева удаљење железничког радника или одговорног лица са послова и задатака, ако установи да су угрозили безбедност железничког саобраћаја;

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

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

Члан 102.

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

Изглед и коришћење службеног одела и образац службене легитимације Инспектора прописује Министар.

Члан 103.

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

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

Члан 104.

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

Члан 105.

Привредна друштва или друга правна лица у области железничког саобраћаја дужна су да достављају Инспектору извештаје о извршеном унутрашњем надзору железничког саобраћаја, а нарочито: о стању железничких пруга и железничких возила; о свакој озбиљној несрећи; о радовима који се изводе на прузи или у близини железничких пруга, постројења или објеката на прузи и о другим подацима и предузетим мерама који су од значаја за безбедност железничког саобраћаја.

Члан 106.

Против решења Инспектора може се изјавити жалба Министру у року од осам дана од дана достављања решења.

Жалба не одлаже извршење решења.

VI. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 107.

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

- 1) ако није рачуноводствено раздвојено од привредних субјеката који обављају делатност превоза путника и робе (члан 7. став 5);
- 2) ако није независан у процесу одлучивања у складу са чланом 7. став 6. овог закона;
- 3) ако је члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга, односно члан органа управљања његовог контролног друштва

истовремено члан органа управљања управљача инфраструктуре у смислу члана 7. став 7. овог закона;

4) ако је члан органа управљања управљача инфраструктуре или члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга истовремено и члан органа управљања њиховог контролног привредног друштва у смислу члана 7. став 8. овог закона;

5) ако чланови органа управљања управљача инфраструктуре, као и виши руководећи кадар на пословима доделе капацитета инфраструктуре, утврђивања накнада за коришћење капацитета инфраструктуре, израде и објављивања реда вожње и израде Изјаве о мрежи након престанка обављања тих послова буду именовани за чланове органа управљања привредних друштава која с управљачем инфраструктуре чине повезана друштва супротно члану 7. став 10. овог закона;

6) ако не обезбеди одржавање и заштиту железничке инфраструктуре, коришћење објеката железничке инфраструктуре и других средстава рада за железнички саобраћај, као и организовање и регулисање железничког саобраћаја на начин утврђен у члану 14. став 1. овог закона;

7) ако обустави јавни превоз на нерентабилној релацији без сагласности Владе (члан 15. став 1);

8) ако не објави у дневним листовима или у другим средствима јавног информисања или не достави одлуку о обустављању превоза у року из члана 15. став 3. овог закона;

9) ако се железнички саобраћај одвија супротно прописима којима се уређује безбедност железничког саобраћаја (члан 16. став 2);

10) ако користи железничку инфраструктуру без закљученог уговора о коришћењу железничке инфраструктуре (члан 17. став 1. тачка 3);

11) ако не закључи уговор о коришћењу железничке инфраструктуре у року из члана 17. став 3. овог закона;

12) ако не врши измене и допуне Изјаве о мрежи у складу са чланом 18. став 4. овог закона;

13) ако објави Изјаву о мрежи у року који је краћи од рока одређеног чланом 18. став 5. овог закона;

14) ако не чува као пословну тајну информације добијене од подносиоца захтева (члан 20. став 7);

15) ако доделу трасе воза не врши под једнаким условима (члан 22. став 1);

16) ако у поступку по захтеву за доделу трасе воза не примењује критеријуме из члана 22. став 2. овог закона;

17) ако не вреднује критеријуме у поступку по захтеву за доделу трасе воза према утврђеној методологији (члан 22. став 3);

18) ако управљач инфраструктуре не консултује заинтересоване стране у вези са нацртом реда вожње или им не омогући рок од најмање месец дана за доставу својих предлога (члан 23. став 2);

19) ако поступа супротно одредби члана 23. став 4. овог закона;

20) ако се не придржава временског плана доделе капацитета инфраструктуре у складу са чланом 23. став 5. овог закона;

21) ако додељену трасу воза пренесе другом железничком превознику, односно железничком превознику за сопствене потребе (члан 26. став 1);

22) ако висину накнада за коришћење железничке инфраструктуре утврди супротно члану 27. став 4. овог закона;

23) ако не вреднује елементе за одређивање висине накнаде за коришћење железничке инфраструктуре, организовање и регулисање железничког саобраћаја према методологији из члана 27. став 5. овог закона;

24) ако не ostvari сарадњу у циљу омогућавања железничким превозницима ефикасног обављања превоза када се превоз обавља на више железничких инфраструктура (члан 28. став 1);

25) ако не примењује Методологију на начин прописан у члану 28. став 3. овог закона;

26) ако не објави измену накнада и цена услуга у складу са чланом 29. став 6. овог закона;

27) ако не може да потврди како цене услуга које наплаћује у складу са чланом 35. овог закона одговарају Методологији, као и правилима и величинама приказаним у Изјави о мрежи (члан 33. став 2);

28) ако попусте које одобрава не објави у Изјави о мрежи (члан 36. став 2);

29) ако не донесе Систем показатеља за побољшање квалитета превоза (члан 37. став 1);

30) ако да приоритет посебним трасама возова у оквиру процеса планирања и координације супротно члану 39. овог закона;

31) ако не решава по ванредним захтевима за доделу траса воза у року од пет радних дана од дана пријема захтева (члан 40. став 3);

32) ако после неуспешне координације без одлагања не прогласи трасу воза која је предмет координације загушеном (члан 41. став 1);

33) ако не изврши анализу капацитета у року од шест месеци од када је утврђено да је инфраструктура загушена (члан 42. став 3);

34) ако не изради план побољшања капацитета у року од шест месеци од завршетка анализе капацитета (члан 43. став 5);

35) ако не поступи у складу са чланом 44. став 1. овог закона;

36) ако не обавести железничког превозника, железничког превозника за сопствене потребе, Министарство и све друге надлежне институције у складу са чланом 44. став 2. овог закона;

37) ако гради железничку инфраструктуру супротно законом којим се уређује планирање и изградња објеката (члан 45. став 1);

38) ако не поднесе Влади извештај о реализацији годишњег програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја (члан 46. став 5);

39) ако железничку инфраструктуру не реконструише са елементима из члана 48. став 1. овог закона;

40) ако реконструише железничку инфраструктуру без прибављеног одобрења за реконструкцију (члан 50. став 2);

41) ако гради, реконструише и модернизује железничку инфраструктуру супротно члану 51. овог закона;

42) ако железничку инфраструктуру не одржава у стању које осигурава безбедан или несметан железнички саобраћај, односно квалитетан или уредан превоз (члан 52. став 1);

43) ако гради објекте као што су рудници, каменоломи у којима се користе експлозивна средства, индустрија хемијских и експлозивних производа, постројења и други слични објекти супротно одредби члана 58. став 4. овог закона;

44) ако не донесе акт о условима и начину обављања превоза искључиво на индустријској железници или претходно не прибави сагласности Дирекције на тај акт (члан 64. став 7);

45) ако обавља превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају на железничкој инфраструктури, а нема лиценцу за превоз или сертификат о безбедности за превоз издате од Дирекције, односно од надлежног органа друге државе на основу реципроцитета или уговор о коришћењу железничке инфраструктуре (члан 65. ст. 1. и 2);

46) ако поступи супротно члану 68. став 9. овог закона;

47) ако обавља превоз за време у коме му је суспендована или одузета лиценца за превоз (члан 70);

48) ако се не придржава објављеног реда вожње или ако не одржава редовно и уредно превоз за време важења реда вожње (члан 72. став 3);

49) ако улаз и излаз путника или лица у воз врши супротно члану 74. овог закона;

50) ако обавља превоз за сопствене потребе супротно члану 76. овог закона;

51) ако се не придржава мера Владе којима се обезбеђује функционисање железничког саобраћаја у ванредним ситуацијама (члан 77. став 1);

52) ако не означи на посебан начин товарне јединице или друмска возила која се транспортују на железничким возним средствима (члан 81. став 2);

53) ако железничка возна средства која транспортују товарне јединице или друмска возила нису специјализована за комбиновани транспорт или нису на посебан начин означена (члан 81. став 3);

54) ако железничка инфраструктура на којој се одвија комбиновани транспорт не испуњава посебне техничко-технолошке услове или није на посебан начин означена (члан 81. став 4);

55) ако не поступи по захтеву Дирекције (члан 95. ст. 2. и 4);

56) ако не поступи у складу са решењем Дирекције (члан 95. ст. 5. и 6).

За прекршај из става 1. тач. 1) и 2) овог члана казниће се управљач инфраструктуре, за прекршај из става 1. тач. 3) и 4) овог члана казниће се управљач инфраструктуре, субјект на тржишту железничких услуга и контролно друштво, а за прекршај из става 1. тачка 5) овог члана казниће се управљач инфраструктуре и привредно друштво које са управљачем инфраструктуре чине повезана друштва.

За прекршај из става 1. овог члана казниће се за прекршај и одговорно лице привредног друштва или другог правног лица новчаном казном од 20.000 до 50.000 динара.

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 30.000 до 100.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.

Новчаном казном од 200.000 до 500.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 30.000 до 100.000 динара казниће се физичко лице за прекршај из става 1. тачка 43) овог члана.

Члан 108.

Новчаном казном од 300.000 до 1.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице:

1) ако се не стара о заштити животне средине у складу са законом и другим прописима (члан 14. став 2);

2) ако не објави почетак радова у складу са одредбом члана 47. став 1. овог закона;

3) ако поступи супротно одредби члана 47. став 3. овог закона;

4) ако не врши одржавање заједничких стубова и заједничке конструкције на мосту изграђеном за железничку инфраструктуру и јавни пут на начин и под условима из члана 56. став 1. овог закона;

5) ако гради објекте, поставља каблове, електричне водове ниског напона за осветљавање, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водове, трамвајске и тролејбуске контактне водове и постројења, канализације и цевоводе и други водове и сличне објекте и постројења у инфраструктурном појасу противно члану 58. ст. 1. и 2. овог закона;

6) ако одлаже отпад, смеће или излива отпадне воде у инфраструктурном појасу (члан 59. став 1);

7) ако сади високо дрвеће, поставља знакове, изворе јаке светлости или било које предмете и справе које бојом, обликом или светлошћу смањују видљивост железничких сигнала или које могу довести у забуну раднике у вези значења сигналних знакова (члан 59. став 2);

8) ако не предузима мере за заштиту од пожара у складу са чланом 61. став 1. овог закона;

9) ако уредно не уклања дрвеће, растиње и лишће, односно благовремено не уклања сазреле пољопривредне културе или не предузима по потреби друге мере заштите од пожара у прописаном појасу (члан 61. став 2);

10) ако не донесе акт о условима за одржавање и заштиту индустријског колосека, железничких возних средстава и других средстава изграђених по посебним техничким нормативима и стандардима и за организовање и регулисање железничког саобраћаја на индустријском колосеку или га донесе без претходно прибављене сагласности Дирекције (члан 64. став 5);

11) ако не достави податке на захтев Дирекције и ако без одлагања не обавести Дирекцију о свим променама које настану у вези са условима за издавање лиценце (члан 68. став 11);

12) ако не објави ред вожње, односно његове измене и допуне у средствима информисања или на други уобичајени начин или га не истакне на видним местима у станичним зградама (члан 72. став 2);

13) ако у вучном возилу воза којим се обавља превоз путника, лица и робе нема документа прописана у члану 75. овог закона;

14) ако не омогући Инспектору неометано вршење инспекцијског надзора и да без одлагања омогући увид у захтевану документацију и податке, као и несметан приступ објектима, средствима или особљу (члан 103. став 1);

15) ако не изврши налог Инспектора из члана 103. став 2. овог закона;

16) ако не достави Инспектору извештаје о извршеном унутрашњем надзору железничког саобраћаја у складу са чланом 105. овог закона.

За прекршај из става 1. овог члана казниће се за прекршај и одговорно лице привредног друштва или другог правног лица новчаном казном од 20.000 до 50.000 динара.

Новчаном казном од 100.000 до 300.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 10.000 до 50.000 динара казниће се физичко лице за прекршај из става 1. тач. 5), 6), 7), 9), 14) и 15) овог члана.

VII. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 109.

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

Привредна друштва, друга правна лица и предузетници који обављају делатности у области железничког саобраћаја, дужни су да пословање усклади са одредбама овог закона у року од годину дана од дана ступања на снагу овог закона.

Члан 110.

Прописи за извршавање овог закона донеће се у року од 24 месеца од дана ступања на снагу овог закона.

Члан 111.

Прописи, технички прописи, нормативи и стандарди у области железничког саобраћаја донети до дана ступања на снагу овог закона примењиваће се до доношења одговарајућих прописа у складу са овим законом, осим ако њихове одредбе нису у супротности са овим законом.

Члан 112.

Даном ступања на снагу овог закона престају да важе Закон о железници („Службени гласник РС”, број 18/05), Правилник о условима и поступку за остваривање надокнаде за обављање утврђене обавезе јавног превоза у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 58/10) и Правилник о садржини Уговора о обавези јавног превоза у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 56/10).

Члан 113.

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

О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у члану 97. тачка 6. Устава Републике Србије којим је, поред осталог, прописано да Република Србија уређује и обезбеђује систем обављања појединих привредних и других делатности.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Важећи Закон о железници донела је Народна скупштина Републике Србије 17. фебруара 2005. године, а објављен је у „Службеном гласнику РС”, број 18/05 од 24. фебруара 2005. године.

Приликом израде тог закона основни циљеви који су се желели постићи били су побољшање ефикасности железничког система Републике Србије, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, као и интеграција српских железница у железнички систем Европске уније.

Концепт железничког система на којем су се заснивала решења у Закону о железници, састојао се од следећих елемената:

- 1) независно пословање железничких предузећа;
- 2) стварање услова за појаву више железничких превозника и управљача железничке инфраструктуре, што је требало да доводе до појаве конкуренције и повећања квалитета превоза;
- 3) раздвајање железничког система на део који је одговоран за управљање железничком инфраструктуром, организовање и регулисање саобраћаја (управљач инфраструктуре) и на део који је одговоран за превоз у путничком и теретном саобраћају (железнички превозник) и на њиховом посебном финансирању и субвенционисању;
- 4) стимулисање развоја интермодалног саобраћаја;
- 5) оснивање Дирекције за железнице којој су дати бројни и значајни послови у области железничког система.

Такође, један од најважнијих разлога за доношење Предлога закона о железници заснован је на неопходности усклађивања прописа у области железничког саобраћаја са релевантним прописима Европске уније, и то са Директивом број 91/440 о развоју железнице и Директивама број 95/18 и 95/19, донетим у циљу прецизнијег одређивања Директиве број 91/440, које су постале правни оквир за реструктурирање свих европских железница, односно, националних железничких компанија, као и Уредба Савета Европе број 1370/2007. Такође, приликом израде наведеног закона узете су у обзир и Директиве 2001/12, 2001/13 и 2001/14.

У току петогодишњег периода праћења и контроле примене важећег Закона о железници у министарству надлежном за послове саобраћаја, као и примене и анализе ефеката у примени тог закона од стране Дирекције за железнице, установљено је да је неопходно приступити доношењу новог закона, а све са циљем да се ефикасније обављају послови у области железничког саобраћаја.

Наиме, у току периода у коме се примењује Закон о железници уочени су недостаци тог закона који су, пре свега, захтевали усклађивање са новим „пакетима” директива Европске уније, као и проширење делокруга Дирекције за

железнице у циљу пуне и ефикасне примене тог закона. Као пример, истиче се немогућност Дирекције за железнице да доноси подзаконске акте који се доносе на основу Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени лист СРЈ”, бр. 60/98 и 36/99 и „Службени гласник РС”, број 101/05), а који су неопходни за безбедно одвијање тог вида саобраћаја.

Поред наведеног, Предлог закона о железници има за циљ усклађивање са Нацртом закона о безбедности и интероперабилности железнице (који се ради упоредо са овим законом), као и усклађивање тог закона са одредбама закона који су ступили на снагу после његовог доношења, као и осавремењавање и прецизирање појединих одредаба тог закона.

Посебна пажња је посвећена уређивању комбинованог транспорта, код кога се већи део превозног пута обавља железницом, а који је, упркос свом значају и потенцијалима у великој мери занемарен у важећем Закону о железници.

Посебно се истиче у Предлогу закона о железници значајно осавремењавање и прецизирање дела закона, у коме се уређује приступ и коришћење железничке инфраструктуре.

Значајна новина предвиђена Предлогом закона о железници односи се на увођење Националног програма железничке инфраструктуре који, на предлог Владе, доноси Народна скупштина Републике Србије и представља плански акт од националног значаја у области железнице.

Не мање важно од претходно наведеног, Предлогом закона о железници исправљају се грешке и недоречености важећег Закона о железници, уочене током периода његове примене.

Проблеми које закона треба да реши

Најважнији проблем који Предлог закона треба да реши представља непостојање одређених овлашћења Дирекције за железнице за доношење подзаконских прописа који су неопходни за безбедно и несметано обављање железничког саобраћаја.

Такође, након ступања на снагу важећег Закона о железници појавили су се разнородни проблеми који су резултовали незадовољавајућим ефектима тог закона на ситуацију на железници, а у најдрастичнијим случајевима и немогућношћу практичне примене неких његових одредаба.

Циљеви који се законом постижу

Предлогом закона о железници предвиђено је измештање одредаба које се односе на безбедност железничког саобраћаја у Нацрт закона о безбедности и интероперабилности железнице. Такође, одредбама о делокругу Дирекције за железнице, даје се овлашћење тој дирекцији за доношење одређених прописа од великог значаја за безбедност железничког саобраћаја, који ће се доносити на основу Нацрта закона о безбедности и интероперабилности железнице, а дају се и појединачна овлашћења за доношење подзаконских аката, који се доносе на основу важећег Закона о железници.

Предлогом закона се прецизирају, исправљају и осавремењују многе одредбе чиме се постиже олакшана и ефикаснија практична примена тог закона.

У том смислу, доношењем Предлога закона штите се интереси свих учесника у железничком саобраћају, односно свих управљача инфраструктуре, железничких превозника, односно корисника мреже магистралних, регионалних и локалних пруга.

Разматране могућности да се проблем реши и без доношења закона

У протеклом периоду Дирекција за железнице израдила је неколико подзаконских аката који су неопходни за регулисање области железничког и комбинованог саобраћаја, али због недостатка правног основа није било могућности да се ови прописи донесу.

Како се подзаконски прописи не могу доносити без правног основа, не постоји друга могућност за решавање тог проблема.

Такође, други проблеми који се између осталих односе на прецизније дефинисање приступа железничкој инфраструктури уочени током примене важећег Закона о железници могли су бити решени само новим законом.

Зашто је доношење закона најбољи начин за решавање проблема

Доношење новог закона о железници је једина могућност за превазилажење свих наведених проблема и једини начин да се примена закона учини практичном и ефикасном.

III. ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПОЈЕДИНИХ ОДРЕДАБА ЗАКОНА

Одредбама чл. 1. и 2. Предлога закона одређен је предмет уређивања овог закона, дефинисани су сви послови које обухвата управљање јавном железничком инфраструктуром, утврђена основна подела превоза путника и робе на јавни превоз и превоз за сопствене потребе и утврђено начело раздвајања послова управљања јавном железничком инфраструктуром и послова обављања превоза у железничком саобраћају.

Одредбама члана 3. Предлога закона уведени су и дефинисани поједини изрази са њиховим значењима, употребљени у смислу овог закона.

Одредбама члана 4. Предлога закона дефинисан је појам железничке инфраструктуре у саобраћајно-техничком смислу.

Одредбом члана 5. Предлога закона извршена је подела железничке инфраструктуре на јавну и индустријску железницу или индустријски колосек.

Одредбама члана 6. Предлога закона извршена је категоризација железничких пруга.

Одредбама члана 7. Предлога закона дефинисан је статус железничке инфраструктуре као добра у општој употреби у својини Републике Србије, дефинисани су субјекти који могу имати својство управљача јавне железничке инфраструктуре и прописани услови које управљач мора да испуњава, а који се односе на лиценцу и сертификат о безбедности. Дата су и правила која се односе на раздвајање рачуноводства, независност у раду и лица у органима управљања Управљача инфраструктуре.

Одредбама члана 8. Предлога закона предвиђена је обавеза Управљача инфраструктуре, за доношење програма одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја, као и изградње, реконструкције и модернизације јавне железничке инфраструктуре.

Одредбама члана 9. Предлога закона прописано је да се послови управљања на делу железничке инфраструктуре за коју привредно друштво нема економски интерес могу дати аутономној покрајини, односно јединици локалне самоуправе.

Одредбама чл. 10, 11, 12. и 13. Предлога закона прописани су услови за издавање, субјекти и поступак у вези издавања лиценце за управљање железничком инфраструктуром и поступак у вези одузимања лиценце.

Одредбама члана 14. Предлога закона утврђене су обавезе и одговорности управљача јавне железничке инфраструктуре у погледу одржавања, коришћења, организовања и регулисања железничког саобраћаја у циљу заштите корисника јавне инфраструктуре и заштите безбедности железничког саобраћаја, као јавног интереса.

Одредбама члана 15. Предлога закона утврђена су права и обавезе управљача јавне железничке инфраструктуре када је јавни превоз постао нерентабилан на тој инфраструктури.

Одредбама члана 16. Предлога закона прописан је начин коришћења железничке инфраструктуре.

Одредбама чл. 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43. и 44. Предлога закона утврђени су поступак и начин приступа железничкој инфраструктури, додела капацитета железничке инфраструктуре, накнаде за коришћење железничке инфраструктуре и услуге које пружа управљач железничке инфраструктуре, попусти, систем показатеља за побољшање квалитета превоза и управљање и праћење додељеног капацитета инфраструктуре.

Одредбама чл. 45, 46, 47, 48, 49, 50. и 51. Предлога закона утврђена је надлежност за издавање одобрења за изградњу и реконструкцију јавне железничке инфраструктуре, дефинисан појам реконструкције и модернизације јавне железничке инфраструктуре у смислу овог закона, утврђен начин поделе трошкова одржавања путног прелаза и осигурања безбедног и несметаног саобраћаја између управљача јавне железничке инфраструктуре и управљача путева, уведен Национални програм железничке инфраструктуре, који представља значајан државни, плански документ који обухвата опис постојећег стања, стратегију изградње и друге развојне компоненте као и структуру и динамику и начин финансирања радова на железничкој инфраструктури. О реализацији Националног програма железничке инфраструктуре Влада подноси извештаје Народној Скупштини сваке године.

Одредбама чл. 52, 53, 54, 55, 56. и 57. Предлога закона дефинисани су радови који се сматрају одржавањем јавне железничке инфраструктуре у смислу овог закона, као и обавезе и одговорности управљача јавне железничке инфраструктуре у погледу одржавања, а у функцији безбедног одвијања саобраћаја.

Одредбама чл. 58, 59, 60. и 61. Предлога закона установљени су заштитни пружни појас и посебан појас корисника, односно сопственика шума и земљишта засађеног пољопривредним културама, које су лако запаљиве, у функцији безбедног одвијања саобраћаја.

Одредбама члана 62. Предлога закона утврђен је поступак за одузимање јавној железничкој инфраструктури својства добра у општој употреби.

Одредбама члана 63. Предлога закона утврђено је да ће се услови за изградњу, реконструкцију и одржавање, као и услови за организовање превоза на градској железници, туристичко-музејској железници, метроу и жичари уредити посебним законом.

Одредбама члана 64. Предлога закона утврђено је да се на индустријску железницу примењују одредбе овог закона којима се уређује изградња реконструкција, модернизација, одржавање и заштита железничке инфраструктуре, начин прикључења индустријске железнице и индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру и дато овлашћење власнику,

односно имаоцу индустријског колосека за доношење акта о условима за одржавање и заштиту индустријског колосека, железничких возних средстава и других средстава изграђених по посебним техничким нормативима и стандардима, организовање и регулисање железничког саобраћаја, по претходно прибављеној сагласности Дирекције за железнице.

Одредбама члана 65. Предлога закона утврђени су општи услови за обављање превоза у железничком саобраћају.

Одредбама чл. 66, 67, 68, 69. и 70. Предлога закона утврђени су услови за издавање, поступак и висина таксе у вези лиценце за превоз у железничком саобраћају, као и услови за њено одузимање.

Одредбама чл. 71, 72, 73, 74, 75, 76. и 77. Предлога закона утврђени су услови, обавезе и начин обављања превоза железничких превозника, привредних друштава, других правних лица или предузетника на јавној железничкој инфраструктури.

Одредбама чл. 78, 79, 80, 81, 82. и 83. Предлога закона регулисана је област комбинованог транспорта која до сада није била регулисана прописима. Овим одредбама је прецизиран појам комбинованог транспорта, врсте, начин и поступци одвијања, као и акти које ће Влада донети у смислу ближег уређивања одвијања комбинованог транспорта и унапређења ове области кроз државну помоћ и стимулативне мере. Ова област је нужно морала бити регулисана у Предлогу закона из разлога непостојања посебног закона којим би био уређен комбиновани транспорт у свим видовима саобраћаја.

Одредбама чл. 84, 85, 86, 87, 88, 89. и 90. Предлога закона уређена је област која се односи на услуге превоза железницом од општег интереса, дефинисање појма обавезе јавног превоза железницом, процедуре око одређивања услуга превоза железницом од општег интереса, права, обавезе и одговорности железничког превозника које пружа услуге обавезе јавног превоза и државе, општа правила, садржај, закључивање и раскидање Уговора о обавези јавног превоза, акти којима се одређује надокнада на који железнички превозник има право пружањем услуга обавезе јавног превоза, и друга питања којима се ближе уређује ова област, а у циљу усклађивања са Уредбом 1370/2007 ЕК.

Одредбама чл. 91, 92, 93, 94, 95, 96. и 97. Предлога закона уређена су питања статуса и послова Дирекције за железнице, и одређена питања поступка за утврђивање чињеница и примену мера уколико утврди могућност постојања повреде конкуренције на тржишту превоза у железничком саобраћају. Такође, Предлогом закона су уређена питања која се односе на појединачне правне акте које доноси Дирекција за железнице, као и питања финансирања те дирекције.

Одредбама чл. 98, 100, 101, 102, 103, 104, 105. и 106. Предлога закона утврђена су права, дужности и овлашћења републичког инспектора за железнички саобраћај, у смислу њиховог прецизирања и целовитости, а у циљу ефикаснијег вршења инспекцијског надзора у области железничког саобраћаја.

Одредбама чл. 107. и 108. Предлога закона установљена су бића прекршаја, сходно диспозицијама прописаним у закону и одређене висине новчаних казни сходно Закону о прекршајима („Службени гласник СРС”, број 44/89 и „Службени гласник РС”, бр. 21/90, 11/92, 6/93, 20/93, 53/93, 67/93, 28/94, 16/97, 37/97, 36/98, 44/98, 65/01 и 55/04).

Одредбом члана 109. Предлога закона прописана је обавеза Дирекцији за железнице да своју унутрашњу организацију усклади са одредбама овог

закона у року од три месеца од дана ступања на снагу овог закона, као и обавеза привредних друштава, других правних лица и предузетника, који обављају делатности у области железничког саобраћаја, да пословање ускладе са одредбама овог закона у року од годину дана.

Одредбом члана 110. Предлога закона прописан је општи рок за доношење прописа за извршавање овог закона од 24 месеца од дана ступања на снагу овог закона.

Одредбом члана 111. Предлога закона прописано је да ће се прописи, технички прописи, нормативи и стандарди у области железничког саобраћаја донети на основу важећег Закона о железници, примењивати до доношења прописа на основу овог закона, осим ако њихове одредбе нису у супротности са овим законом.

Одредбом члана 112. Предлога закона уређен је престанак Закона о железници („Службени гласник РС”, број 18/05), као и Правилника о условима и поступку за остваривање надокнаде за обављање утврђене обавезе јавног превоза у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 58/10) и Правилника о садржини Уговора о обавези јавног превоза у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 56/10).

Одредбом члана 113. Предлога закона прописано је да овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење овог закона није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

V. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА ПО ХИТНОМ ПОСТУПКУ

Доношење овог закона по хитном поступку од стране Народне скупштине Републике Србије, у складу са чланом 167. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, број 20/12- пречишћен текст) потребно је из разлога што би недоношење овог закона по хитном поступку довело до значајних штетних последица за железнички саобраћај у Републици Србији, као и на рад привредног друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром и обављање јавног превоза у железничком саобраћају, чији је оснивач Република Србија, а чије је постојање и успешан рад веома значајно, не само за обављање превоза у железничком саобраћају, него и за целокупну привреду Републике Србије.

Наиме, пре почетка израде Предлога закона донета је Одлука о промени правне форме Јавног предузећа „Железнице Србије”, Београд и Одлука о изменама и допунама оснивачког акта Јавног предузећа „Железнице Србије”, које су објављене у „Службеном гласнику РС”, број 37/11. Наведеним одлукама Јавно предузеће „Железнице Србије” је реорганизовано, на потпуно новим и савременим основама, у Акционарско друштво „Железнице Србије”, Београд, што омогућава том привредном друштву ефикаснији рад и пословање у складу са тржишним условима. Пуна примена наведене одлуке није могућа без доношења новог закона којим се уређује железница, којим ће се стварати потребно окружење за рад и пословање тог привредног друштва. Влада Републике Србије је дала сагласност на Одлуку о организовању АД „Железнице Србије”, Београд ради усклађивања са Законом о привредним друштвима и

сагласност на Статут „Железнице Србије” акционарско друштво („Службени гласник РС”, број 64/12) .

Такође, заостајање у усклађивању прописа Републике Србије који се односе на железнички саобраћај у односу на прописе Европске уније, као и заостајање у реструктурирању наведеног железничког предузећа, односно целокупног система железничког саобраћаја на територији Републике Србије, већ је довело до њихове некомпатибилности или неусклађености и са железницама земаља у окружењу и са железницама земаља Европске уније. То је довело и до диспропорције у инвестирању у железницу у поређењу са друмском инфраструктуром. Разлог томе је што ниједан инвеститор не жели да улаже у нереструктурисану, застарело организовану и неефикасну железницу. Неке последице се већ сада осећају, а то је заобилажење Коридора X, као природно најпогоднијег и најкраћег пута из Западне Европе за Турску и Блиски исток и скретање токова роба на алтернативне правце кроз Румунију и Бугарску.

Из свих наведених разлога предлаже се доношење овог закона по хитном поступку, како би се избегле значајне штетне последице по железнички саобраћај и целокупну привреду Републике Србије.

VI. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

1. Одређивање проблема које закон треба да реши

Пре израде новог закона којим ће се уредити област железнице анализирани су ефекти важећег Закона о железници, који су се појављивали у пракси од почетка примене наведеног закона.

Основни проблеми које треба решити доношењем новог закона о железници и који су определили законодавца да приступи доношењу новог закона, је исправљање недостатака уочених приликом примене важећег закона, као и да се у што већој мери уграде решења из прописа Европске уније које уређују ову област (Директива 91/440/ЕЕЗ, Директива 95/18/ЕЗ, Директива 2001/14/ЕЗ и Уредба 1370/2007/ЕЗ).

Такође, један од значајних проблема које овај закон треба да реши је затворено и недовољно регулисано тржиште железничких услуга, са непостојањем конкуренције, неефикасним системом, са све мањим бројем превезених путника и робе, повећани временом путовања и превоза, са високим зависношћу од буџетских субвенција.

У сврху ове анализе наводимо следеће чињенице:

Традиционална организациона структура за већину железница у свету после другог светског рата је представљала интегрисан, јавни монопол. С обзиром на високе фиксне трошкове у погледу обезбеђивања инфраструктуре и значај обезбеђивања саобраћаја који себи могу да приуште групе са ниским приходима, заснивање националног железничког превоза на јавном монополу чинило се очигледним решењем. Међутим, у протеклим годинама, све ове претпоставке су у значајној мери доведене у питање.

У многим државама је до потребе за реформама довела немогућност надметања са развојем који се одвијао у другим видовима саобраћаја (аутомобилски, камионски и авио саобраћај) што је бројним железничким компанијама створило финансијске потешкоће. Ови проблеми су многе државе навели да изврше реформу свог железничког сектора. Осим тога, у протеклом периоду Европска унија (у даљем тексту: ЕУ) је доношењем великог броја

нових прописа којима се уређује железница у значајној мери реформисала тај вид саобраћаја.

У земљама Западне Европе је тржишни удео код већине железница почео да опада 50-их година XX века. Ово опадање је одразило прелаз привреде са традиционалне тешке индустрије – којој је железница одговарала – на индустрију услуга и малопродаје, што је процес који се дешавао у комбинацији са порастом у броју власника аутомобила и изградњи путева. Насупрот томе, у источној Европи је обим железничког саобраћаја имао изненаднији и оштрији пад, сконцентрисан око периода интензивних економских реформи почетком 90-их година, премда је у току последњих неколико година у одређеној мери дошло до стабилизације – и до данас је забележен већи удео железнице на тржишту робног саобраћаја него у земљама Западне Европе.

Садашња структура „Железнице Србије” ад није одржива у дугорочном периоду, реакције су споре, финансирање је неизвесно, ефикасност је ниска и др. што доводи до лоших стратешких одлука. Процењено је да је најбоља опција она која форсира интерне ефикасности, нарочито у превозу робе, који ће ускоро морати да се суочи са јаком конкуренцијом од железница које примају државну помоћ, и то у таквом обиму са којим се Република Србија не може мерити. Ово ће учинити да, иако ће железници у Републици Србији сигурно бити потребна дугорочна финансијска помоћ од државе, ова помоћ буде минимизирана, а потребно је да наша национална железница обезбеди ефикасно пружање разумног нивоа услуга.

У оквиру решења која доносе нови прописи ЕУ, а са којима Република Србија има обавезу да се усклађује, што је и извршено кроз овај закон, резултати реструктурирања железнице да дају Републици Србији велику шансу да образује ефикасан и ефективан железнички сектор. Имајући у виду да су железнице витални део транспортног сектора државе, да ефикасност железничког система треба да се побољша да би се тај систем интегрисао у конкурентно тржиште превозних услуга, као и да железнички саобраћај треба да се учини ефикаснијим и конкурентнијим у односу на друге видове саобраћаја, неопходно је да држава железничким превозницима омогући статус самосталних оператора који ће пословати на комерцијалан начин - у складу са захтевима тржишта. Будући развој и ефикасно пословање железничког система може се унапредити ако се прави разлика између пружања транспортних услуга и управљања инфраструктуром и, с обзиром на ову концепцију, неопходно је да се одвојено управља овим два делатностима и да оне имају одвојене рачуне, што је и предвиђено овим законом.

Такође, у важећем Закону о железници недостајале су прецизније одредбе које се односе на функционисање и организовање привредног друштва које се бави управљањем железничком инфраструктуром и тиме обавља делатност од општег интереса, односно важећим законом дате су само начелне одредбе које се односе на реформу железничког система.

Поред тога, применом важећег закона јавили су се проблеми који се односе на поступке, права и рокове за приступ железничкој инфраструктури, а и уочено је немогућност Дирекције за железнице, као регулаторног тела да примени одређене мере .

На овај начин исправљају се грешке и недоречености важећег закона, уочене током периода његове примене.

2. Циљеви који се доношењем закона постижу

Приликом израде овог закона основни циљеви који су се желели постићи били су побољшање ефикасности железничког система Републике Србије,

његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, као и интеграција српских железница у железнички систем ЕУ.

Посебно истичемо да се концепт железничког система на којем су се заснивала решења у овом закону, састојао се од следећих елемената:

- 1) независно пословање железничких предузећа (железничких превозника и управљача железничке инфраструктуре);
- 2) стварање услова за појаву више железничких превозника и управљача железничке инфраструктуре, што је требало да доводе до појаве конкуренције и повећања квалитета превоза у железничком саобраћају;
- 3) раздвајање железничког система на део који је одговоран за управљање железничком инфраструктуром, организовање и регулисање саобраћаја (управљач инфраструктуре) и на део који је одговоран за превоз у путничком и теретном саобраћају (железнички превозник) и на њиховом посебном пословању, што подразумева њихово посебно финансирање и субвенционисање;
- 4) стимулисање развоја интермодалног саобраћаја у делу који је везан за железницу;
- 5) утврђивање нових бројних и значајних послова Дирекције за железнице.

Према мишљењу стратешког саветника Републике Србије за железницу (Ричард Булок, Bullpin Pty doo), који је био ангажован за потребе реструктурирања Железнице Србије” ад (2010. године), најбољи приступ, који је и дефинисан кроз овај закон (реструктурирање железничког система, приступ и коришћење железничке инфраструктуре, превоз у железничком саобраћају од општег интереса), је да се железница изложи, што је пре могуће, окружењу у коме се одлуке доносе на комерцијалној основи. Ово је један од главних циљева развоја железнице кроз реструктурирање, тако да када конкуренција заиста дође, железничка привредна друштва буду у довољно јакој позицији да могу да преживе.

Новим законом о железници значајно су осавремењени и прецизирани делови овог закона, у коме се уређује приступ и коришћење железничке инфраструктуре, на начин како је појашњено даље у тексту.

У циљу подстицања конкуренције у погледу пружања услуге корисницима у железничком саобраћају, у смислу побољшања комфора и услуга уопште, држава треба да задржи одговорност за развој одговарајуће железничке инфраструктуре, што је и дефинисано у овом закону.

Такође, предвиђено је да је управљач инфраструктуре, уз сагласност Владе, дужан да утврди правила којим се прописују накнаде и цене услуга железничких превозника за коришћење железничке инфраструктуре, при чему ова плаћања морају бити у складу са принципом недискриминације између железничких предузећа. Држава треба да обезбеди здраву финансијску структуру нарочито постојећем железничком превознику, који је у државном власништву.

Треба имати на уму да је железничка инфраструктура природни монопол. Због тога је неопходно пружити управљачима инфраструктуре подстицаје да смање трошкове и ефикасно управљају овом инфраструктуром. Такође, треба узети у обзир чињеницу да, дуги низ година, ниво улагања у инфраструктуру и технологију није омогућио стварање услова за било какав развој железничког транспорта, због чега је потребно да се спроведу

одговарајућа побољшања. С обзиром на монополистичку позицију управљача инфраструктуре, пожељно је испитати ресположиве капацитете инфраструктуре, као и установити методе побољшања квалитета капацитета инфраструктуре, уколико поступак доделе капацитета инфраструктуре није усаглашен са захтевима корисника.

Кроз овај закон уведени су подстицаји за железничке превознике и управљаче инфраструктуре за смањење поремећаја и побољшање ефикасности мреже.

Узете су у обзир потребе корисника или потенцијалних корисника капацитета инфраструктуре да планирају своје пословање, те за потребе корисника и инвеститора у ту инфраструктуру, значајно је да управљач инфраструктуре обезбеди да се капацитет инфраструктуре додели тако да обезбеди редовно одржавање и побољшање нивоа поузданости услуга.

Уведен је појам Изјаве о мрежи који садржи све неопходне информације за коришћење права приступа железничкој инфраструктури, како би се обезбедио транспарентан и равноправан приступ свим железничким превозницима.

Наиме, према овом закону, регулисање тржишта железничких услуга подразумева, поред осталог, и праћење и анализирање услова конкуренције на тржишту железничких услуга, преиспитивање поступака и аката управљача инфраструктуре, контролисање независности управљача инфраструктуре, предузимање мера за спречавање нелојалне конкуренције и дискриминаторног понашања, праћење железничког тржишта како би се анализирао конкуренција између различитих видова саобраћаја, контролисање квалитета железничких услуга итд, коју врши регулаторно тело – Дирекција за железнице.

Када су у питању циљеви који треба да се постигну одредбама које се односе на обавезу јавног превоза истичемо следеће:

Питања везана за превоз путника, односно обавеза јавног превоза прописане су Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) број 1370/2007, и у складу са њом бројне услуге копног превоза путника које су потребне из разлога општег економског интереса тренутно се не могу пружати на комерцијалној основи. У државама чланицама ЕУ надлежни органи морају бити у стању да делују на начин који ће осигурати пружање таквих услуга. Механизми које они могу користити да би се обезбедило пружање услуга јавног превоза путника укључују: додељивање искључивих права железничким превозницима у вршењу јавних услуга, пружање финансијске надокнаде железничким превозницима у вршењу јавних услуга и дефинисање општих правила за пружање услуга јавног превоза која важе за све железничке превознике. За овакве механизме који су дефинисани овим законом могли су се применити и општи режими државне помоћи, али је процењено да је начин дефинисан у овом закону прецизнији и ефикаснији за примену обавезе јавног превоза.

Сврха одредби које се односе на обавезу јавног превоза је да пропише поступање државних органа, органа аутономне покрајине и локалне самоуправе, са једне стране, и железничких превозника, са друге стране, у области јавног превоза путника, а у циљу обезбеђења пружања услуга од општег интереса, које су између осталог квалитетније или са нижим ценама него оне које би биле могуће искључиво на основу деловања тржишних закона.

У том циљу, овај закон утврђује услове под којима надлежни органи, приликом наметања или уговарања обавеза јавног превоза, пружају надокнаду

железничким превозницима јавних услуга за трошкове које су имали и/или им додељују искључива права као надокнаду за пружање јавних услуга.

Такође, да би се јавни превоз путника организовао на начин који највише одговара потребама јавности, надлежни органи морају имати могућност слободног избора железничког превозника, који ће извршити јавне услуге. Да би се гарантовала примена начела транспарентности, равноправног третмана конкурентских железничких превозника и пропорционалности приликом додељивања надокнаде или искључивих права, од суштинског је значаја да уговор о обавези јавног превоза између надлежног органа и изабраног железничког превозника јавних услуга утврди природу обавеза јавног превоза и уговорену надокнаду.

Израђене студије и искуство држава чланица ЕУ у којима конкуренција у сектору јавног превоза постоји више година показују да, уз одговарајуће мере обезбеђења, увођење регулисане конкуренције између железничких превозника има за резултат атрактивније и иновативније услуге по нижој цени.

Овим законом предвиђено је да уговори о обавези јавног превоза са дужим роковима извршења могу довести до затварања тржишта на дужи период него што је неопходно, чиме се смањују предности притиска конкуренције. Да би се поремећај начела конкуренције свео на минимум и истовремено заштитио квалитет услуга, трајање уговора о обавези јавног превоза треба ограничити. Продужење таквих уговора може бити условљено позитивном оценом корисника. У овом контексту, продужење уговора о обавези јавног превоза треба ограничити на половину почетног уговорног периода у случају да железнички превозник који врши јавне услуге улаже у средства за које постоји изузетно дуг период амортизације због посебних карактеристика железничке инфраструктуре. Поред тога, ако железнички превозник који врши јавне услуге врши инвестиције у инфраструктуру или у шинска и друга возила, што у оба случаја захтева значајна средства, а под условом да је уговор додељен на основу транспарентног конкурентског јавног конкурса, треба дозволити могућност продужења на дужи рок.

У складу са овим законом надлежни органи могу утврдити социјалне и квалитативне критеријуме у циљу одржавања или унапређења стандарда квалитета за обавезе јавног превоза, на пример, у погледу минималних услова рада, права путника, потреба особа са посебним потребама, заштите животне средине, безбедности путника и запослених. У циљу обезбеђивања транспарентних и упоредивих услова конкуренције између железничких превозника и отклањања ризика од социјалног дампинга, надлежним органима треба омогућити увођење специфичних социјалних стандарда и стандарда квалитета услуга.

Посебна пажња је посвећена уређивању комбинованог транспорта код кога се већи део превозног пута обавља железницом, а који је, упркос свом значају и потенцијалима у великој мери занемарен у важећем Закону о железници.

Значајна новина предвиђена овим законом односи се на увођење Националног програма железничке инфраструктуре који, на предлог Владе, доноси Народна скупштина Републике Србије и који представља плански акт од националног значаја у области железнице.

3. Друге могућности за решавање проблема

У току анализе разматрано је неколико релевантних могућности:

- status quo - не мењање важећег Закона о железници;

- доношење закона којим би се изменио и допунио важећи Закон о железници у смислу корекције проблема уочених у реализацији важећег закона;

- доношење новог закона који би прецизније регулисао област железничког саобраћаја и увео нове механизме за Дирекцију за железнице, као регулаторног тела у области железничког саобраћаја.

Током анализе појединачних решења у овом закону, разматрана су у два корака:

- у првом, разматрана је потребе за изменама и допунама одредби важећег закона,

- у другом, ако су измене и допуне биле неопходне, разматране су релевантне опције и утврђивала се најпожељнија, са аспекта утврђених критеријума и циљева.

Разлог зашто се није определило на измене и допуне важећег закона је тај што сам обим промена неминовно узрокује доношење новог закона, а не његову корекцију кроз измене и допуне.

4. Зашто је доношење закона најбоље за решавање проблема

У току петогодишњег периода праћења и контроле примене важећег Закона о железници, у министарству надлежном за послове саобраћаја, као и анализе ефеката у примени тог закона од стране Дирекције за железнице, установљено је да је неопходно приступити доношењу новог закона, а све са циљем да се ефикасније обављају послови у области железничког саобраћаја.

Такође, прецизније су дефинисани послови у области регулисања тржишта железничких услуга и послови у области регулисања безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, који представљају специфичне послове које обавља Дирекција за железнице. Доношење новог закона решава питања поступака, права и рокова за приступ железничкој инфраструктури и омогућује Дирекцији за железнице да примени одређене мере као регулаторно тело.

Као што је већ наведено, доношење овог закона је једина могућност за превазилажење свих наведених проблема и једини начин да се примена овог закона којим се уређује железнички саобраћај учини практичном и ефикасном.

Поред напред наведеног, потреба за потпунијим усаглашавањем са законодавством Европске уније решава већи део проблема који су се појавили у важећем закону.

5. На кога ће и како утицати предложена решења

Решења у овом закону ће имати позитиван утицај на:

- све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја, тј. железничког превозника, управљача инфраструктуре и привредна друштва, друга правна лица или предузетнике који врше превоз за сопствене потребе, из разлога што ће ефикаснијом применом овог закона и Нацрта закона о безбедности и интероперабилности железнице бити створени услови за бржи раст целокупног железничког система и безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја;

- Дирекцију за железнице, којој се овим законом даје овлашћење за регулисање тржишта железничких услуга, што између осталог подразумева и праћење и анализирање услова конкуренције на тржишту железничких услуга, преиспитивање поступака и аката управљача железничке инфраструктуре, контролисање независности управљача инфраструктуре, предузимање мера за

спречавање нелојалне конкуренције и дискриминаторног понашања, доношење подзаконских аката на основу овог закона, као и овлашћење за доношење прописа од значаја за безбедност железничког саобраћаја који се доносе на основу Нацрта закона о безбедности и интероперабилности железнице;

- привредне субјекте који се баве организовањем и обављањем превоза у комбинованом транспорту код кога се већи део превозног пута обавља железницом, јер се овим законом дају основи за уређивање ове врсте транспорта;

- привреду Републике Србије у целини, због тога што ће побољшавањем и заокруживањем правног уређивања железничког саобраћаја у складу са прописима Европске Уније доћи до пораста интересовања за железнички саобраћај, како у Републици Србији тако и у оним европским земљама које имају интерес за одвијање железничког саобраћаја преко територије Републике Србије. Такође, унапређењем железничког система могу се привући стране инвестиције које би имале позитиван ефекат на привреду и грађане у целини.

6. Трошкове које ће примена закона створити грађанима и привреди (нарочито малим и средњим предузећима)

Примена овог закона не ствара трошкове грађанима и привреди. Доказано је да подстицање оптималног коришћења железничке инфраструктуре доводи до смањења трошкова превоза за привредне субјекте и друштво у целини.

Стратешки саветник Републике Србије за железницу проценио је да ће само процес реструктурирања донети:

- значајно смањење трошкова железничког превозника у превозу робе, могуће од 15 - 20% или више, нарочито уколико има контролу над вучом;

- никакве стварне промене у ценама превоза путника, али значајно побољшање нивоа услуге, што ће омогућити конкуренте цене на главним пругама;

- у зависности од контроле спроведене од старне регулаторног тела, прогресивно смањење у трошковима инфраструктуре (за, рецимо, 2-3% годишње) у комбинацији са побољшањем квалитета.

Овакви показатељи само потврђују чињеницу да смањење трошкова може утицати и на смањење државних субвенција у железнички сектор, што наравно зависи и од других фактора.

У складу са потребом анализе одредби које се односе на увођење накнада за коришћење инфраструктуре и цена услуга (које су припремљене у непосредној сарадњи са Министарством финансија и привреде, због усклађивања овог закона са Законом о буџетском систему) и надокнада за обавезу јавног превоза, које су дефинисане чл. 29, 35. и 90. овог закона, даје се следеће појашњење:

„Железнице Србије” ад у садашњем тренутку представља и управљача инфраструктуре и железничког превозника путника и робе и има монополски положај. То привредно друштво финансира се у највећој мери из буџетских средстава за субвенције у складу са законом којим се уређује буџет за текућу годину.

Овим законом предвиђено је увођење плаћања накнада за коришћење железничке инфраструктуре, које је и у складу са радном верзијом нацрта закона којим се уређују накнаде за коришћење јавних добара и плаћање цена

одређених услуга које управљач инфраструктуре може да понуди железничком превознику, односно железничком превознику за сопствене потребе.

Такође, предвиђено је и закључивање уговора између управљача инфраструктуре и Владе, односно аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе којим се уређују међусобна права и обавезе у погледу финансирања трошкова управљања железничком инфраструктуром у делу који чини разлику између стварних трошкова управљања железничком инфраструктуром и остварених прихода од накнада за коришћење инфраструктуре и цена услуга. На тај начин, износ који би држава издвајала за управљање инфраструктуром у односу на садашњи износ субвенција „Железнице Србије” ад би био смањен. Трошкови управљања инфраструктуром дефинисаће се на основу учинка управљача инфраструктуре. Такође, овај уговор се заснива на следећим принципима:

- економичности начина управљања железничком инфраструктуром у Републици Србији;
- усклађеност са важећим политикама и прописима Европске уније;
- повећање конкурентности железничког саобраћаја у Републици Србији;
- максимизирање улагања средстава и предузимање напора у циљу отклањања значајног кашњења у одржавању, реконструкцији и модернизацији железничке инфраструктуре;
- омогућавање управљачу инфраструктуре сигурног ослонца у пословном планирању инвестиција, у одређеном износу за одређено време;
- стварања основа за даљи развој железничке инфраструктуре у Републици Србији у будућности;

Постизање наведених циљева предвиђено је да буде контролисано мерењем резултата управљања инфраструктуром на основу овог уговора.

Такође, процењено је да надокнада за обавезу јавног превоза, коју би Влада, надлежни орган аутономне покрајине, односно надлежни орган јединице локалне самоуправе у циљу обезбеђивања превоза од општег интереса исплаћивао железничком превознику, заједно са износом за трошкове управљања железничком инфраструктуром, не би прелазила субвенцију коју сада држава издваја за један привредни субјект - „Железнице Србије” ад.

Сматра се да би се увођењем уговорних односа за управљање железничком инфраструктуром и за обавезу јавног превоза, што је и дефинисано овим законом, омогућило контролисање утрошка средстава, на који начин се обезбеђује ефикасан, ефективан рад и подизање квалитета услуга управљача инфраструктуре и железничких превозника. Оваква подела трошкова, која се сада исплаћује путем субвенција једном привредном субјекту које је истовремено и управљач инфраструктуре и железнички превозник, биће последица процеса реструктурирања „Железнице Србије” ад.

7. Да ли се законом подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишна конкуренција

Побољшаним и прецизираним уређивањем система железничког саобраћаја значајно ће се подстаћи интересовање домаћих и страних правних и физичких лица за улагања у железничку инфраструктуру и превоз железницом.

У том смислу, очекује се појава привредних субјеката који ће обављати послове управљања железничком инфраструктуром и превоза у железничком

саобраћају, чиме ће настати услови за појаву конкуренције на тржишту услуга у том виду саобраћаја.

У прилог овоме иде и чињеница да сада већ постоје заинтересовани домаћи превозници за приступ железничкој инфраструктури, али због непрецизних одредби важећег Закона о железници, није додељена ни једна траса воза.

Такође, почетним корацима у уређивању комбинованог транспорта, овим закон ће подстаћи интензивнији развој тог облика транспорта.

8. Да ли су све заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о закону

Током израде овог закона, у различитим фазама, било је формирано више радних подгрупа састављених од представника најзначајнијих интересних група везано за област железничког саобраћаја (Дирекције за железнице, „Железнице Србије” ад, Предузећа за изградњу железничког чвора Београд д.о.о, Саобраћајног факултета и консултанта Twinning пројеката – експерти француског и литванског министарства за транспорт).

О Нацрту закона о железници одржана је јавна расправа, тако да су сви заинтересовани субјекти имали могућност да се изјасне и доставе сугестије и примедбе на овај закон. Нацрт закона о железници био је објављен и на сајту министарства надлежног за послове саобраћаја. Том приликом сугестије и коментаре су доставили поједини сектори „Железнице Србије” ад, а оне су се односиле у на заштиту железничке инфраструктуре, примену закона којим се регулише јавна својина, и прецизирање појединих одредби овог закона, у сврху појашњења. Такође, Покрајински секретаријат за привреду, запошљавање и равноправност полова Аутономне Покрајине Војводина обраћао се у вези овог закона на тему права која су АП Војводина дата овим законом, што је и било претходно дефинисано у оквиру чл. 9. и 85. овог закона.

Нови закон о железници је разматран и од стране надлежних органа Европске комисије, чији су предлози и сугестије у највећем делу прихваћени и на основу тога добијено позитивно мишљење Канцеларије за европске интеграције.

9. Које ће се мере током примене закона предузети да би се остварило оно што се доношењем закона намерава

Након доношења овог закона планирано је доношење подзаконских аката, од стране Министарства саобраћаја, Дирекције за железнице, од којих је већина већ припремљена, захваљујући помоћи ЕУ, односно експерата у оквиру пројеката које је финансирала ЕУ Twinning пројеката и Техничке помоћи „Железнице Србије” ад у реструктурирању појединих области. Такође, предвиђено је да „Железнице Србије” ад донесу, у што краћем року, своја акта како би овај закон могао да има пуну примену.

Такође, веома значајан је Национални програм железничке инфраструктуре који доноси Народна скупштина Републике Србије, на предлог Владе и којим ће се уредити: стратегија изградње, реконструкције, модернизације и одржавања железничке инфраструктуре.