

ЗАКОН

О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

Члан 1.

У Закону о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18), у члану 2. став 1. додаје се нова тачка 28а), која гласи:

„28а) *избегнута несрећа* је непланирани догађај у коме није било материјалне штете или повреда, али би до истих дошло да се догађај десио са малим помаком у времену или простору;”.

Члан 2.

У члану 8. став 5. после речи „овог члана” додају се запета и речи: „ са роком важења до пет година.”

После става 7. додају се нови ст. 8. и 9, који гласе:

„Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из члана 7. став 1. тачка 1) овог закона.

У случају да је носилац сертификата из става 5. овог члана железнички превозник, управљач или лице задужено за одржавање, провера из става 8. овог члана вршиће се у оквиру надзора прописаних чланом 10. став 1. овог закона и чланом 54. став 8. овог закона.”

Досадашњи ст. 8-10. постају ст. 10-12.

Члан 3.

У члану 20. после става 1. додаје се нови став 2, који гласи:

„Дирекција о одузетом сертификату хитно и без одлагања мора обавестити управљача инфраструктуре.”

Досадашњи ст. 2-6. постају ст. 3-7.

Члан 4.

У члану 28. став 3. мења се и гласи:

„Послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на покриће за грађанску одговорност, поседовање акта о унутрашњој организацији и систематизацији послова, стручност и здравствену способност запосленог особља, техничку опремљеност и начин вођења и чувања евиденција о извршеном одржавању.”

После става 12. додаје се став 13, који гласи:

„Субјекти из става 3. овог члана воде евиденције о извршеним радовима на одржавању горњег и доњег строја железничких пруга.”

Члан 5.

У члану 33. став 3. мења се и гласи:

„Послове одржавања подсистема енергија из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на покриће за

грађанску одговорност, поседовање акта о унутрашњој организацији и систематизацији послова, стручност и здравствену способност запосленог особља, техничку опремљеност и начин вођења и чувања евиденција о извршеном одржавању.”

После става 12. додаје се став 13, који гласи:

„Субјекти из става 3. овог члана воде евиденције о извршеним радовима на одржавању подсистема енергија.”

Члан 6.

У члану 35. став 4. мења се и гласи:

„Послове одржавања сигнално-сигурносних уређаја из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на покриће за грађанску одговорност, поседовање акта о унутрашњој организацији и систематизацији послова, стручност и здравствену способност запосленог особља, техничку опремљеност и начин вођења и чувања евиденција о извршеном одржавању.”

У ставу 5. број: „3” замењује се бројем: „4”.

После става 13. додаје се став 14, који гласи:

„Субјекти из става 4. овог члана воде евиденције о извршеним радовима на одржавању сигнално-сигурносних уређаја.”

Члан 7.

У члану 38. став 4. мења се и гласи:

„Послове одржавања железничке телекомуникационе мреже из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на покриће за грађанску одговорност, поседовање акта о унутрашњој организацији и систематизацији послова, стручност и здравствену способност запосленог особља, техничку опремљеност и начин вођења и чувања евиденција о извршеном одржавању.”

После става 13. додаје се став 14, који гласи:

„Субјекти из става 4. овог члана воде евиденције о извршеним радовима на одржавању железничке телекомуникационе мреже.”

Члан 8.

У члану 42. после става 7. додаје се став 8, који гласи:

„Управљач инфраструктуре има право да, на основу података добијених од уређаја за детекцију загрејаних осовина и уређаја за детекцију равних места на точковима, заустави воз и тражи од железничког превозника отклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза.”

Члан 9.

У члану 60. став 4. речи: „и практично” бришу се.

У ставу 5. после речи: „сматра се” додаје се реч: „теоријски”.

После става 5. додаје се нови став 6, који гласи:

„Практично стручно оспособљавање врши послодавац.”

Досадашњи став 6. постаје став 7.

После досадашњег става 7. који постаје став 8. додаје се став 9, који гласи:

„Послодавац, у смислу овог члана, је управљач инфраструктуре, управљач индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека или железнички превозник.”

Члан 10.

У члану 61. став 3. речи: „и практичном” бришу се.

Члан 11.

У члану 69. став 1. тачка 2) тачка на крају замењује се тачком и запетом.

После тачке 2) додаје се тачка 3), која гласи:

„3) учествује на обуци из система за управљање безбедношћу коју спроводи послодавац.”

Члан 12.

У члану 94. став 1. мења се и гласи:

„Управљач и железнички превозник морају, независно од Центра, да изврше задатке на истраживању и утврђивању узрока, последица и одговорности за незгоде, несреће и озбиљне несреће у железничком саобраћају, као и околности у којима су настали, у оквиру своје надлежности.”

Став 3. мења се и гласи:

„Управљач и железнички превозник заједно обављају истрагу ангажовањем заједничке стручне комисије у коју могу бити укључена и лица која су независна од управљача и железничког превозника. Уколико увиђај заједничке комисије не започне у року од два часа од настанка несреће или незгоде, управљач самостално спроводи увиђај.”

После става 3. додаје се нови став 4, који гласи:

„У случају да извештај о истрази није закључен, односно да је једно од мишљења члана Комисије изузето, органи управљача и железничког превозника, формирају Радно тело у циљу закључка заједничког извештаја о истрази.”

Досадашњи ст. 4-8. постаје ст. 5-9.

Досадашњи став 9. који постаје став 10. мења се и гласи:

„Дирекција ближе прописује начин на који управљач и железнички превозник пријављују, истражују, евидентирају, статистички прате и објављују податке о несрећама, незгодама, избегнутим несрећама и другим опасним догађајима.”

Члан 13.

У члану 99. став 3. тачка 3) после речи: „главни истражитељ” додају се запета и речи: „помоћник главног истражитеља-главни истражитељ у железничком саобраћају, остали запослени у Центру који учествују у пословима истраживања несрећа и незгода као и чланови Радне групе именовани решењем Центра.”

Члан 14.

У члану 112. после става 3. додају се ст. 4. и 5, који гласе:

„За издавање сагласности из става 1. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 4. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.”

Члан 15.

У члану 113. додају се нови ст. 1. и 2, који гласе:

„Елементи структурних подсистема могу се стављати на тржиште само ако имају декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.

Не може се забрањивати, ограничавати или спречавати стављање на тржиште елемената структурних подсистема који су произведени у складу са овим законом, а посебно се не може захтевати поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу.”

Досадашњи ст. 1-6. постају ст. 3-8.

У досадашњем ставу 7. који постаје став 9. број: „6” замењује се бројем: „8”.

Члан 16.

У члану 116. тачка 8) мења се и гласи:

„8) 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, да ли су кола уврштена у воз технички исправна у складу са прописима, као и да ли је остварена ефикасна заштита људи, имовине и животне средине у области железничког саобраћаја на прописан начин у складу са законом, другим прописима и општим актима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система;”.

Члан 17.

Подзаконски пропис за извршавање овог закона биће донет у року од шест месеци од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења прописа из става 1. овог члана примењиваће се прописи донети до дана ступања на снагу овог закона, ако нису у супротности са одредбама овог закона.

Члан 18.

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 је члан 97. став 1. тачка 7) Устава Републике Србије, којим је утврђено да Република Србија уређује својинске и облигационе односе и заштиту свих облика својине.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Након једногодишње примене Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 41/18), а у циљу праћења ефеката решења спровођења Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, покренуло је иницијативу за изменама и допунама наведеног закона, ради његовог унапређења, односно разрешења уочених проблема. У складу са наведеном иницијативом, затражена су мишљења и предлози свих релевантних учесника на железничком тржишту у Републици Србији. Пре израде радне верзије Предлога закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају, добијени су предлози везани за унапређење Закона о безбедности у железничком саобраћају, од Дирекције за железнице, „Инфраструктура железнице Србије” а.д, Центра за истраживање несрећа у саобраћају, „Електропривреде Србије”, „Србија Карго” а.д и „Србија Воз” а.д.

Предожене измене и допуне Закона о безбедности у железничком саобраћају се односе на дефинисање различитих појмова и прецизирање појединих одредаба закона, када су у питању дужности управљача инфраструктуре и железничког превозника, одржавање подсистема инфраструктуре, детерминисање права управљача инфраструктуре за регулисањем и управљањем железничког саобраћаја, одређивање услова које у стручном погледу морају да испуњавају железнички радници, обавезе управљача и железничких превозника при истрази несрећа и незгода и усаглашавање терминологије.

Имајући у виду предмет овог закона, исти је од нарочитог значаја за безбедност и несметано одвијање железничког саобраћаја у Републици Србији.

Наведеним Предлогом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно са Директивом 2007/59/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. године о сертификацији машиновођа који управљају локомотивама и возовима у железничком систему.

Такође, овим законом се прецизирају надлежности Дирекције за железнице.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

Чланом 1. Предлога закона предложена је измена члана 2. додавањем нове тачке којом се дефинише појам „избегнута несрећа”.

Чланом 2. Предлога закона у члану 8. став 5. је допуњен роком воком важења сертификата о испуњености услова. Поред тога, у новим ст. 8. и 9. се прописује обавеза Дирекције да врши периодичне провере о испуњености услова са посебним објашњењем за случај провере железничког превозника.

Чланом 3. Предлога закона у члану 20. је додат став 2. којим се обавезује Дирекције да обавести управљача инфраструктуре о одузетом сертификату.

Чланом 4. Предлога закона у члану 28. став 3. се мења тако што се прецизирају услови које морају да поседују субјекти који могу да обављају послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга из става 1.

Поред тога, у ставу 13. уводи се обавеза субјеката из става 3. да воде евиденцију о извршеним радовима на одржавању горњег и доњег строја железничких пруга.

Чланом 5. Предлога закона у члану 33. став 3 се мења тако што се прецизирају услови које морају да поседују субјекти који могу да обављају послове одржавања подсистема енергија.

Поред тога, у ставу 13. уводи се обавеза субјеката из става 3 да воде евиденцију о извршеним радовима на одржавању подсистема енергија.

Чланом 6. Предлога закона у члану 35. став 4. се мења тако што се прецизирају услови које морају да поседују субјекти који могу да обављају послове одржавања сигнално-сигурносних уређаја из става 1. овог члана.

У ставу 5. врши се правно-техничка редакција.

Поред тога, у ставу 14. уводи се обавеза субјеката из става 4. да воде евиденцију о извршеним радовима на одржавању сигнално-сигурносних уређаја из става 1. овог члана.

Чланом 7. Предлога закона у члану 38. став 4. се мења тако што се прецизирају услови које морају да поседују субјекти који могу да обављају послове железничке телекомуникационе мреже из става 1. овог члана.

Поред тога, у ставу 14. уводи се обавеза субјеката из става 4. да воде евиденцију о извршеним радовима на одржавању железничке телекомуникационе мреже.

Чланом 8. Предлога закона у члану 42. је додат нови став 8. којим се прописује ново право управљача инфраструктуре да из безбедносних разлога заустави воз.

Чланом 9. Предлога закона у члану 60. је извршена измена којом право практичне обуке има само Послодавац а Железничка школа или Центар стручног оспособљавања могу да врше само теоријско оспособљавање. Новим ставом се прецизира појам Послодавца.

Чланом 10. Предлога закона у члану 61. се врши усаглашавање са чланом 60.

Чланом 11. Предлога закона у члану 69. у ставу 1. се врши техничка редакција и додаје се тачка 3) којом се прописује обавеза носиоца додатног уверења учествује на обуци из система за управљање безбедношћу код послодавца.

Чланом 12. Предлога закона члан 94. се мења прецизирањем обавеза и поступака Управљача и железничког превозника у поступку истраживања узрока и последица несрећа и незгода у железничком саобраћају и утврђује се процедура у случају да извештај о истрази није закључен.

Чланом 13. Предлога закона у члану 99. став. 3 тачка 3) проширује се број лица која не морају да имају дозволу Управљача за приступ и кретање.

Чланом 14. Предлога закона у члану 112. прописује се плаћање таксе за Сагласност Дирекције на акт о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице.

Чланом 15. Предлога закона у члану 113. новим ставовима прописује се услов за стављање на тржиште елемената структурних подсистема и не дозвољава се забрана стављања на тржиште елемената структурних подсистема који су произведени у складу са овим законом.

Поред тога, у ставу 9 је извршена правно-техничка редакција.

Чланом 16. Предлога закона у члану 116. мења се тачка 8) тако што се прописује право и дужност инспектора да проверава да ли су кола уврштена у воз технички исправна у складу са прописима.

Члан 17. Предлога закона указује да подзаконски прописи за извршавање овог закона биће донети у року од шест месеци од дана ступања на снагу овог закона.

Члан 18. Предлога закона прецизира да овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

IV. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТАВА ПОТРЕБНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

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

V. ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ КОЈЕ СЕ МЕЊАЈУ, ОДНОСНО ДОПУЊУЈУ

Члан 2

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

- 1) аутостоп уређај је уређај за аутоматско заустављање воза при проласку поред сигнала који показује да је даља вожња забрањена и при проласку поред сигнала који показује да се даља вожња настави смањеном брзином у случају непрописног поступања машиновође;
- 2) будник (уређај за контролу будности) је уређај који служи за аутоматско заустављање воза у случају небудности или неспособности железничког радника који управља вучним возилом;
- 3) велика штета је штета код несреће коју Центар за истраживање несрећа процени у износу од најмање два милиона евра;
- 4) воз је прописно састављен и заквачен низ вучених возила са једним или више вучних возила или само вучно возило или више заквачених вучних возила прописно сигнализан, са припадајућим возним особљем, који саобраћа по прописаним правилима;
- 5) возно особље је особље вучног возила и возопратно особље;
- 6) возопратно особље је заједнички назив за возовођу, кондуктера и возног маневристу;
- 7) вучено возило је железничко возило без сопственог погона намењено за превоз лица (путничка кола), за превоз робе (теретна кола) или за посебне намене (превоз опреме за отклањање последица несрећа и незгода, одржавање инфраструктуре и сл.);
- 8) вучно возило је железничко возило са сопственим погоном;
- 9) вучно возило за посебне намене је железничко возило са сопственим погоном и може бити: моторно пружно возило, локотрактор, моторно возило за испитивање, одржавање или контролу железничких пруга и др.;
- 10) главни истражитељ је лице које је одговорно за организацију, спровођење и контролу истраге;
- 11) додатно уверење је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља одређеним врстама вучних возила на одређеној железничкој инфраструктури;
- 12) дозвола за коришћење је исправа којом се дозвољава пуштање у рад подсистема;
- 13) дозвола за регулисање железничког саобраћаја је исправа на основу које железнички радник стиче право да регулише железнички саобраћај;

14) дозвола за тип возила је исправа којом се потврђује да је тип железничког возила усаглашен са прописаним техничким спецификацијама или националним железничким техничким прописима;

15) дозвола за управљање вучним возилом је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља вучним возилом;

16) дозвољена маса по дужном метру је прописана дозвољена маса по дужном метру која се не може прекорачити;

17) дозвољена маса по осовини је прописана дозвољена маса по осовини која се не може прекорачити;

18) домицилна јединица је организациони део железничког превозника у месту рада возног особља;

19) досије о одржавању је документација коју за свако возило води лице задужено за одржавање и која садржи општу техничку документацију, документацију за одржавање и податке о коришћењу железничког возила и радовима на његовој контроли и одржавању;

20) железничка мрежа је скуп железничких пруга, станица, терминала и свих фиксних железничких постројења потребних за осигурање безбедног и континуираног функционисања железничког система;

21) железнички превозник је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова или маневрисања или који обавља превоз за сопствене потребе;

22) железнички радник је лице које непосредно учествује у обављању послова у вези са железничким саобраћајем;

23) железнички систем обухвата структурне и функционалне подсистеме, управљање и експлоатацију система у целини;

24) железничко возило је возило са или без сопственог погона које се креће на сопственим точковима по железничким колосецима и које се састоји од једног или више структурних и функционалних подсистема или делова тих подсистема;

25) железничко службено место (у даљем тексту: службено место) је место на железничкој инфраструктури намењено за извршење задатака организације и вршења железничког саобраћаја;

26) заједничке безбедносне методе су методе којима се прописује начин оцене нивоа безбедности, утврђивања остварености циљева безбедности и утврђивања усаглашености са другим захтевима који се односе на безбедност железничког саобраћаја;

27) ималац железничког возила је физичко или правно лице власник или корисник железничког возила који користи то возило као превозно средство и који је уписан у Национални регистар железничких возила;

28) именовано тело је тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема и верификацију структурних подсистема у складу са националним железничким техничким прописима, именовано у складу са законом којим се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености;

28а) ИЗБЕГНУТА НЕСРЕЋА ЈЕ НЕПЛАНИРАНИ ДОГАЂАЈ У КОМЕ НИЈЕ БИЛО МАТЕРИЈАЛНЕ ШТЕТЕ ИЛИ ПОВРЕДА, АЛИ БИ ДО ИСТИХ ДОШЛО ДА СЕ ДОГАЂАЈ ДЕСИО СА МАЛИМ ПОМАКОМ У ВРЕМЕНУ ИЛИ ПРОСТОРУ;

29) истрага означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, утврђивање узрока, извођење закључака и утврђивање последица, као и давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода, када је то потребно;

30) лице задужено за одржавање је лице задужено за одржавање железничких возила, уписано као такво у Национални регистар железничких возила;

31) локомотива је вучно возило које у зависности од врсте погона може бити електрична, дизел или парна локомотива;

32) максимална брзина воза је највећа брзина којом воз може саобраћати на железничкој прузи или делу железничке пруге, наведена у реду вожње или прописана на други начин и која се не може прекорачити;

33) маса по дужном метру је маса празног или товареног железничког возила подељена дужином возила у метрима, мереном између чеоних површина одбојника или између крајњих делова квачила за возила без одбојника;

34) маса по осовини је маса празног или товареног железничког возила подељена бројем осовина тог возила;

35) моторни возови су електромоторна кола, електромоторне гарнитуре, дизелмоторна кола и дизелмоторне гарнитуре;

36) машиновођа је лице способно и овлашћено да управља вучним возилима, на самосталан, одговоран и безбедан начин;

37) највећа допуштена брзина је прописана највећа брзина на прузи или деловима железничке пруге, с обзиром на техничко стање железничке пруге и железничких возила или друге услове;

38) национални прописи за безбедност су прописи Републике Србије у којима су садржани безбедносни захтеви за железнички систем и примењују се на више од једног железничког превозника;

39) национални железнички технички прописи су технички прописи донети у Републици Србији који се примењују на подсистеме у случајевима предвиђеним овим законом;

40) незгода је догађај, осим несреће и озбиљне несреће, који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;

41) несрећа је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.);

42) обртна јединица је службено место у коме возно особље прекида рад до почетка следеће смене;

43) озбиљна несрећа је судар возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или nanoшење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;

44) Општи уговор о коришћењу теретних кола је уговор којим се регулишу услови примопредаје теретних кола како би их железнички превозници користили као превозно средство у унутрашњем и међународном железничком саобраћају;

45) особље вучног возила је заједнички назив за машиновођу, помоћника машиновође и возача вучног возила за посебне намене;

46) остале несреће су несреће које по последицама нису озбиљне несреће;

47) оцењивање усаглашености је поступак којим се доказује да ли су испуњени захтеви који се односе на производ, поступак, услугу, систем, особу или тело;

48) погодност за употребу је способност производа да достигне и задржи захтеване перформансе током животног века;

49) пословни ред железничке станице је акт управљача инфраструктуре који утврђује техничке инфраструктурне капацитете у станици, појединачне задатке железничких радника за извршење реда вожње, пријем и предају робе, односно пријем и отпрему путника;

50) подсистеми су делови железничког система. Подсистеми за које је потребно утврдити основне захтеве могу бити структурни или функционални;

51) прикључак индустријског колосека је део индустријског колосека који се од одвојне скретнице пружа преко пружног појаса;

52) региструјући уређај на вучном возилу је уређај за регистровање брзине, пређеног пута и других података у току вожње;

53) ред вожње воза је планирани саобраћај воза одређене врсте, састава и поседа, од полазне до упутне станице који се може приказати графички и табеларно;

54) систем управљања безбедношћу обухвата организацију и процедуре које успоставља управљач инфраструктуре или железнички превозник ради безбедног управљања својим активностима;

55) слободни профил је ограничени простор у попречном пресеку управном на средину колосека у који не смеју улазити делови постројења, објеката, ознака, сигнала, наслаге материјала и други предмети;

56) смањена видљивост је немогућност уочавања сигналних знакова са прописане даљине видљивости за одређене брзине кретања воза;

57) Споразум РИЦ је споразум о размени и коришћењу путничких кола у међународном саобраћају;

58) станично особље је особље које обавља послове на подручју службеног места;

59) Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система;

60) товарни профил је ограничени простор у попречном пресеку управном на осу колосека који не може прелазити празно или натоварено железничко возило ниједним својим делом;

61) узроци су радње, пропусти, догађаји, услови или њихова комбинација, који су довели до несреће или незгоде;

62) УИЦ прописи су прописи које доноси Међународна железничка унија;

63) управљач инфраструктуре је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром или инфраструктуром индустријске железнице;

64) центар за истраживање несрећа у саобраћају је посебна организација основана законом којим се уређује истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају у чијој надлежности је између осталог и обављање стручних послова који се односе на истраживање озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају;

65) центар за стручно оспособљавање је установа сертифицирана за обављање теоретског и практичног стручног оспособљавања и његову проверу;

66) чинилац интероперабилности је свака компонента, група компонената, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно.

Изрази употребљени у овом закону, који нису уређени ставом 1. овог члана, имају значење одређено законом којим се уређује железница и законом којим се уређује интероперабилност железнице.

Члан 8

ЗБМ за процену и оцену ризика примењује се у случају било какве значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност

железничког саобраћаја. Ове промене могу бити техничке, експлоатационе или организационе природе. ЗБМ за процену и оцену ризика је саставни део система за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника.

Предлагач значајне промене може бити:

- 1) управљач или железнички превозник, у оквиру мера из члана 5. став 2. овог закона;
- 2) наручилац или произвођач, када поднесе захтев за верификацију подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;
- 3) подносилац захтева за издавање дозволе за коришћење возила;
- 4) лице задужено за одржавање.

Предлагач значајне промене спроводи ЗБМ за процену и оцену ризика.

Независну оцену правилне примене ЗБМ за процену и оцену ризика и резултата те примене спроводе:

- 1) акредитована тела;
- 2) тела призната од Дирекције:
 - (1) железнички превозник,
 - (2) управљач,
 - (3) лице задужено за одржавање,
 - (4) друге организације, њихови делови или појединци, који испуњавају услове прописане ЗБМ из члана 7. став 1. тачка 1) овог закона.

Дирекција издаје сертификат о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика из става 4. тачка 2) овог члана, СА РОКОМ ВАЖЕЊА ДО ПЕТ ГОДИНА.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 6. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

ДИРЕКЦИЈА ЈЕ ДУЖНА ДА ПОСЛЕ ИЗДАВАЊА СЕРТИФИКАТА ИЗ СТАВА 5. ОВОГ ЧЛАНА ВРШИ ПЕРИОДИЧНЕ ПРОВЕРЕ ДА ЛИ НОСИЛАЦ СЕРТИФИКАТА И ДАЉЕ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ ИЗ ЧЛАНА 7. СТАВ 1. ТАЧКА 1) ОВОГ ЗАКОНА.

У СЛУЧАЈУ ДА ЈЕ НОСИЛАЦ СЕРТИФИКАТА ИЗ СТАВА 5. ОВОГ ЧЛАНА ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК, УПРАВЉАЧ ИЛИ ЛИЦЕ ЗАДУЖЕНО ЗА ОДРЖАВАЊЕ, ПРОВЕРА ИЗ СТАВА 8. ОВОГ ЧЛАНА ВРШИТЕ СЕ У ОКВИРУ

НАДЗОРА ПРОПИСАНИХ ЧЛАНОМ 10. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА И ЧЛАНОМ 54. СТАВ 8. ОВОГ ЗАКОНА.

Тело за оцену ризика из става 4. овог члана издаје предлагачу извештај о оцени безбедности, на основу кога предлагач одлучује о прихватању значајне промене.

Извештаји о оцени безбедности издати у државама чланицама Европске уније или државама уговорницама ОТИФ важе у Републици Србији под следећим условима:

- 1) да је оцена ризика извршена у складу са ЗБМ за процену и оцену ризика;
- 2) да је примену методе из тачке 1) овог става оценило тело за оцену ризика;
- 3) да је значајна промена у железничком систему прихваћена од стране предлагача из става 3. овог члана;
- 4) да ће се део железничког система користити у Републици Србији под истим функционалним, експлоатационим, топографским и климатским условима;
- 5) да су примењени исти критеријуми за прихватање ризика као што се примењују у Републици Србији.

Контрола примене ЗБМ за процену и оцену ризика чини саставни део периодичне интерне контроле система за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника.

Члан 20

Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за превоз више не испуњава услове за сертификацију, она решењем одузима део А, део Б или оба дела сертификата, наводећи разлоге за своју одлуку.

ДИРЕКЦИЈА О ОДУЗЕТОМ СЕРТИФИКАТУ ХИТНО И БЕЗ ОДЛАГАЊА МОРА ОБАВЕСТИТИ УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРУ.

Решење о одузимању дела А, односно дела Б сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Када Дирекција одузме додатни сертификат о безбедности за превоз, без одлагања о својој одлуци обавештава тело којем су поверени послови везани за безбедност на железници стране државе које је издало сертификат о безбедности за превоз - део А.

Дирекција одузима сертификат о безбедности за превоз и у случају да носилац тог сертификата у року од једне године од његовог издавања није користио сертификат о безбедности за превоз као што је предвиђено тим сертификатом.

Дирекција у року од 30 дана обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за превоз - део А, који су издати, ажурирани, ревидирани или одузети.

У обавештењу из става 5. овог члана Дирекција обавезно наводи назив и адресу железничког превозника, датум издавања, област примене и важност сертификата о безбедности за превоз и, у случају одузимања, разлоге за своју одлуку.

Члан 28

Управљач је дужан да одржава горњи и доњи строј железничких пруга у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга из става 1. овог члана.

~~Послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на стручност, техничку опремљеност и покриће за грађанску одговорност.~~

ПОСЛОВЕ ОДРЖАВАЊА ГОРЊЕГ И ДОЊЕГ СТРОЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, МОЖЕ ОБАВЉАТИ УПРАВЉАЧ ИЛИ ДРУГИ ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И КОЈИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ, ПОСЕДОВАЊЕ АКТА О УНУТРАШЊОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ ПОСЛОВА, СТРУЧНОСТ И ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ ЗАПОСЛЕНОГ ОСОБЉА, ТЕХНИЧКУ ОПРЕМЉЕНОСТ И НАЧИН ВОЂЕЊА И ЧУВАЊА ЕВИДЕНЦИЈА О ИЗВРШЕНОМ ОДРЖАВАЊУ.

Дирекција ближе прописује услове из става 3. овог члана.

Сертификат о испуњености услова из става 3. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 5. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту радова на одржавању на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 3. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 10. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ВОДЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ИЗВРШЕНИМ РАДОВИМА НА ОДРЖАВАЊУ ГОРЊЕГ И ДОЊЕГ СТРОЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА.

Члан 33

Подсистем енергија мора се одржавати у стању које осигурава безбедно одвијање железничког саобраћаја и уредно обављање превоза у железничком саобраћају.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања подсистема енергија.

~~Послове одржавања подсистема енергија из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на стручност, техничку опремљеност и покриће за грађанску одговорност.~~

ПОСЛОВЕ ОДРЖАВАЊА ПОДСИСТЕМА ЕНЕРГИЈА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, МОЖЕ ОБАВЉАТИ УПРАВЉАЧ ИЛИ ДРУГИ ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И КОЈИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ, ПОСЕДОВАЊЕ АКТА О УНУТРАШЊОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ ПОСЛОВА, СТРУЧНОСТ И ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ ЗАПОСЛЕНОГ ОСОБЉА, ТЕХНИЧКУ ОПРЕМЉЕНОСТ И НАЧИН ВОЂЕЊА И ЧУВАЊА ЕВИДЕНЦИЈА О ИЗВРШЕНОМ ОДРЖАВАЊУ.

Дирекција ближе прописује услове из става 3. овог члана.

Сертификат о испуњености услова из става 3. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање подсистема енергија коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 5. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту радова на одржавању на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 3. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 10. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ВОДЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ИЗВРШЕНИМ РАДОВИМА НА ОДРЖАВАЊУ ПОДСИСТЕМА ЕНЕРГИЈА.

Члан 35

Сигнално-сигурносни уређаји морају се одржавати у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања сигнално-сигурносних уређаја.

Управљач прописује мере за безбедно одвијање саобраћаја и безбедност и здравље на раду радника који изводе радове на одржавању сигнално-сигурносних уређаја.

~~Послове одржавања сигнално-сигурносних уређаја из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на стручност, техничку опремљеност и покриће за грађанску одговорност.~~

ПОСЛОВЕ ОДРЖАВАЊА СИГНАЛНО-СИГУРНОСНИХ УРЕЂАЈА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, МОЖЕ ОБАВЉАТИ УПРАВЉАЧ ИЛИ ДРУГИ ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И КОЈИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ, ПОСЕДОВАЊЕ АКТА О УНУТРАШЊОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ ПОСЛОВА, СТРУЧНОСТ И ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ ЗАПОСЛЕНОГ ОСОБЉА, ТЕХНИЧКУ ОПРЕМЉЕНОСТ И НАЧИН ВОЂЕЊА И ЧУВАЊА ЕВИДЕНЦИЈА О ИЗВРШЕНОМ ОДРЖАВАЊУ.

Дирекција ближе прописује услове из става 3. 4. овог члана.

Сертификат о испуњености услова из става 4. овог члана издаје Дирекција, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање сигнално-сигурносних уређаја коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 6. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 6. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту сигнално-сигурносних уређаја на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 6. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 4. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 6. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 6. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА ВОДЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ИЗВРШЕНИМ РАДОВИМА НА ОДРЖАВАЊУ СИГНАЛНО-СИГУРНОСНИХ УРЕЂАЈА.

Члан 38

Железничка телекомуникациона мрежа мора се одржавати у стању које осигурава безбедно одвијање железничког саобраћаја и уредно обављање превоза у железничком саобраћају.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања железничке телекомуникационе мреже.

Управљач прописује мере за безбедно одвијање саобраћаја и безбедност и здравље на раду радника који изводе радове на одржавању телекомуникационе мреже.

~~Послове одржавања железничке телекомуникационе мреже из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је~~

~~регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на стручност, техничку опремљеност и покриће за грађанску одговорност.~~

ПОСЛОВЕ ОДРЖАВАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНЕ МРЕЖЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, МОЖЕ ОБАВЉАТИ УПРАВЉАЧ ИЛИ ДРУГИ ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И КОЈИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ, ПОСЕДОВАЊЕ АКТА О УНУТРАШЊОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ ПОСЛОВА, СТРУЧНОСТ И ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ ЗАПОСЛЕНОГ ОСОБЉА, ТЕХНИЧКУ ОПРЕМЉЕНОСТ И НАЧИН ВОЂЕЊА И ЧУВАЊА ЕВИДЕНЦИЈА О ИЗВРШЕНОМ ОДРЖАВАЊУ.

Дирекција ближе прописује услове из става 4. овог члана.

Сертификат о испуњености услова из става 4. овог члана издаје Дирекција, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање телекомуникационе мреже коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 6. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 6. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту телекомуникационих уређаја на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 6. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 4. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 6. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, она решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 6. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА ВОДЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ИЗВРШЕНИМ РАДОВИМА НА ОДРЖАВАЊУ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНЕ МРЕЖЕ.

Члан 42

Састав воза и распоред возила у возу морају осигурати безбедно кретање и ефикасно кочење воза.

Железнички превозник је одговоран за правилан састав воза и дужан је да провери да ли су возила у саставу воза технички исправна.

Одредба става 2. овог члана важи и за сваки други субјекат који покреће воз.

У воз се могу уврстити само возила која испуњавају услове прописане овим законом, што се утврђује техничко колским прегледом.

За вршење техничко колског прегледа возила и возова у унутрашњем и међународном железничком саобраћају, примењују се односне одредбе Споразума РИЦ и Општег уговора о коришћењу кола.

Приликом састављања воза и распоређивања возила у возу, железнички превозник примењује и прописе о транспорту опасног терета.

Воз мора бити поседнут током саобраћања по прузи одређеним бројем железничких радника, одговарајућег стручног образовања и стручне оспособљености, с обзиром на врсту, дужину воза, врсту вучног возила и техничку опремљеност железничке пруге и вучног возила, у складу са овим законом.

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИМА ПРАВО ДА, НА ОСНОВУ ПОДАТАКА ДОБИЈЕНИХ ОД УРЕЂАЈА ЗА ДЕТЕКЦИЈУ ЗАГРЕЈАНИХ ОСОВИНА И УРЕЂАЈА ЗА ДЕТЕКЦИЈУ РАВНИХ МЕСТА НА ТОЧКОВИМА, ЗАУСТАВИ ВОЗ И ТРАЖИ ОД ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА ОТКЛАЊАЊЕ НЕИСПРАВНОСТИ ИЛИ ИСКЉУЧЕЊЕ НЕИСПРАВНИХ ВОЗИЛА ИЗ САСТАВА ВОЗА.

Члан 60

Стручна спрема из члана 59. овог закона стиче се у образовним установама.

Железнички радници морају бити стручно оспособљени за послове које обављају у железничком саобраћају.

Стручно оспособљавање мора да буде у складу са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и националним прописима о безбедности.

Теоретско и практично стручно оспособљавање железничких радника врши се у железничкој школи или центру стручног оспособљавања.

Лице које је завршило железничку школу за одређено занимање железничког радника, сматра се ТЕОРИЈСКИ стручно оспособљеним у смислу овог закона.

ПРАКТИЧНО СТРУЧНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ ВРШИ ПОСЛОДАВАЦ.

Стручни испит може да полаже само лице које је претходно савладало програм теоретског и практичног стручног оспособљавања за одређену врсту занимања и које се припремило за полагање тог испита према утврђеном програму за односну врсту занимања.

Стручни испит полаже се у центру стручног оспособљавања или код послодавца.

ПОСЛОДАВАЦ, У СМISЛУ ОВОГ ЧЛАНА, ЈЕ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ, УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИНДУСТРИЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ, ВЛАСНИК ОДНОСНО КОРИСНИК ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА ИЛИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК.

Члан 61

Центар стручног оспособљавања може бити железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, друго правно лице и предузетник који има:

- 1) одговарајући простор;
- 2) одговарајуће оспособљене кадрове;
- 3) одговарајуће објекте и уређаје који су потребни за извођење стручног оспособљавања.

Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.

Центар стручног оспособљавања издаје уверење о спроведеном теоретском и ~~практичном~~ стручном оспособљавању.

Дирекција прописује ближе услове које морају да испуне центри стручног оспособљавања.

Центру стручног оспособљавања који испуни услове из става 4. овог члана Дирекција издаје сертификат, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата за центре стручног оспособљавања коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција води и ажурира евиденцију о издатим сертификатима из става 5. овог члана и исту објављује на својој интернет страници.

Евиденција о издатим сертификатима из става 5. овог члана садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) на које категорије железничких радника се односи сертификат;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 4. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, она решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Члан 69

Да би додатно уверење остало важеће, носилац додатног уверења је дужан да:

- 1) учествује на редовним и ванредним усавршавањима, као и редовним и ванредним проверама стручне оспособљености;
- 2) обавља провере познавања језика, у случајевима када обавља посао на железничкој инфраструктури друге државе;
- 3) **УЧЕСТВУЈЕ НА ОБУЦИ ИЗ СИСТЕМА ЗА УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ КОЈУ СПРОВОДИ ПОСЛОДАВАЦ.**

Послодавац потврђује уписом на додатном уверењу и у регистру прописаном чланом 70. став 3. овог закона да је машиновођа на проверама из става 1. овог члана показао потребно знање. Додатно уверење се суспендује ако носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.

Додатно уверење се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије додатног уверења или ако носилац и на поновљеним проверама из става 1. овог члана не покаже потребно знање.

Издавалац додатног уверења без одлагања обавештава Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима.

Ако Дирекција, у оквиру надзора из члана 68. став 14. овог закона, утврди да носилац додатног уверења не испуњава прописане услове, наложиће послодавцу да изврши додатну проверу стручне оспособљености носиоца додатног уверења или да суспендује додатно уверење. Послодавац је обавезан да предузме наложене мере и да о томе обавести Дирекцију у року од 30 дана од дана налагања мера.

Налог из става 5. овог члана може да садржи и забрану рада машиновођама тог послодавца до доставе траженог обавештења.

Члан 94

~~Управљач и железнички превозник морају, независно од Центра, да изврше задатке на истраживању узрока и последица несрећа и незгода у железничком саобраћају, као и околности у којима су настали.~~

УПРАВЉАЧ И ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК МОРАЈУ, НЕЗАВИСНО ОД ЦЕНТРА, ДА ИЗВРШЕ ЗАДАТКЕ НА ИСТРАЖИВАЊУ И УТВРЂИВАЊУ УЗРОКА, ПОСЛЕДИЦА И ОДГОВОРНОСТИ ЗА НЕЗГОДЕ, НЕСРЕЋЕ И ОЗБИЉНЕ НЕСРЕЋЕ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ, КАО И ОКОЛНОСТИ У КОЈИМА СУ НАСТАЛИ, У ОКВИРУ СВОЈЕ НАДЛЕЖНОСТИ.

Управљач и железнички превозник морају водити евиденцију о несрећама и незгодама у железничком саобраћају, као и о другим појавама значајним за безбедан железнички саобраћај.

~~Управљач и превозник заједно обављају истрагу, ангажовањем заједничке стручне комисије. Уколико увиђај заједничке комисије не започне у року од два часа од настанка несреће или незгоде, управљач га самостално спроводи.~~

УПРАВЉАЧ И ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ЗАЈЕДНО ОБАВЉАЈУ ИСТРАГУ АНГАЖОВАЊЕМ ЗАЈЕДНИЧКЕ СТРУЧНЕ КОМИСИЈЕ У КОЈУ МОГУ БИТИ УКЉУЧЕНА И ЛИЦА КОЈА СУ НЕЗАВИСНА ОД УПРАВЉАЧА И ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА. УКОЛИКО УВИЂАЈ ЗАЈЕДНИЧКЕ КОМИСИЈЕ НЕ ЗАПОЧНЕ У РОКУ ОД ДВА ЧАСА ОД НАСТАНКА НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ, УПРАВЉАЧ САМОСТАЈНО СПРОВОДИ УВИЂАЈ.

У СЛУЧАЈУ ДА ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ НИЈЕ ЗАКЉУЧЕН, ОДНОСНО ДА ЈЕ ЈЕДНО ОД МИШЉЕЊА ЧЛАНА КОМИСИЈЕ ИЗУЗЕТО, ОРГАНИ УПРАВЉАЧА И ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА, ФОРМИРАЈУ РАДНО ТЕЛО У ЦИЉУ ЗАКЉУЧКА ЗАЈЕДНИЧКОГ ИЗВЕШТАЈА О ИСТРАЗИ.

Истрагу несрећа и незгода у објектима за одржавање железничких возила и депоима обавља власник објекта.

Управљач и железнички превозници ће привремено искључити из саобраћаја железничког радника који је непажњом или на други начин проузроковао несрећу и на тај начин угрозио безбедност железничког саобраћаја.

Управљач и железнички превозници могу привремено искључити из саобраћаја железничког радника који је непажњом или на други начин проузроковао незгоду.

Управљач, железнички превозници и Дирекција, ако има сазнања, морају без одлагања обавестити Центар и републичког инспектора за железнички саобраћај о несрећи и незгоди у железничком саобраћају.

Центар мора бити у стању да одговори на те пријаве и да обезбеди потребна практична решења како би почело истрагу најкасније у року од недељу дана од пријема обавештења о несрећи или незгоди.

~~Дирекција ближе прописује начин на који управљач и железнички превозник пријављују, истражују, евидентирају, статистички прате и објављују податке о несрећама и незгодама.~~

ДИРЕКЦИЈА БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ НАЧИН НА КОЈИ УПРАВЉАЧ И ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ПРИЈАВЉУЈУ, ИСТРАЖУЈУ, ЕВИДЕНТИРАЈУ, СТАТИСТИЧКИ ПРАТЕ И ОБЈАВЉУЈУ ПОДАТКЕ О НЕСРЕЋАМА, НЕЗГОДАМА, ИЗБЕГНУТИМ НЕСРЕЋАМА И ДРУГИМ ОПАСНИМ ДОГАЂАЈИМА.

Члан 99

Приступ и кретање путника, других лица и моторних и других возила на железничком подручју, дозвољени су само на местима одређеним прописом из члана 98. став 2. овог закона.

Лица која обављају одређене послове на железничком подручју дужна су да прибаве писану дозволу управљача.

Изузетно од става 2. овог члана, дозволу не морају да имају:

- 1) извршни железнички радници и радници управљача или железничког превозника који су обучени за кретање на железничком подручју;
- 2) лица, које радници из тачке 1) овог става, прате и обезбеђују;
- 3) главни истражитељ, ПОМОЋНИК ГЛАВНОГ ИСТРАЖИТЕЉА-ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ, ОСТАЛИ ЗАПОСЛЕНИ У ЦЕНТРУ КОЈИ УЧЕСТВУЈУ У ПОСЛОВИМА ИСТРАЖИВАЊА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА КАО И ЧЛАНОВИ РАДНЕ ГРУПЕ ИМЕНОВАНИ РЕШЕЊЕМ ЦЕНТРА;
- 4) републички инспектор за железнички саобраћај;
- 5) овлашћени државни службеници Дирекције;
- 6) овлашћена службена лица Министарства унутрашњих послова када обављају службене радње.

Лица из става 2. овог члана која се задржавају на железничком подручју или у возу, дужна су да брину за своју личну безбедност и поштују ограничења, забране, наредбе и упозорења, који су постављени на видним местима или их дају железнички радници.

Лицима из става 2. овог члана забрањено је:

- 1) ходати по колосецима или стајати на колосеку, или у његовој непосредној близини;
- 2) ходати или се задржавати између жуте црте и колосека на перону;
- 3) ходати или се задржавати у близини воза или железничких кола која се крећу;

- 4) задржавати се у простору између складишта и утоварно-истоварне рампе и возила, која се крећу или чије се покретање очекује;
- 5) ходати кроз тунел или по другим објектима на железничкој прузи;
- 6) седети или стајати крај отворених врата или на степеницама железничких кола и на прелазницама, као и на другим местима, која нису намењена за боравак путника;
- 7) прелазити преко колосека на местима која нису одређена за прелаз;
- 8) ходати преко одбојника или се провлачити испод њих;
- 9) ускакати у возила или са њих када се крећу;
- 10) превозити се у возу који није намењен превозу путника без дозволе железничког превозника или управљача;
- 11) нагињати се кроз прозор и отворати врата железничких кола или се наслањати на њих током кретања воза;
- 12) прљати, оштећивати или отуђивати инвентар и другу опрему у возовима за превоз путника и у просторима који су намењени путницима;
- 13) бацати кроз прозор железничких кола било какве предмете или отпатке или проливати течност;
- 14) паркирати моторна и друга возила на железничком подручју на местима која за то нису одређена;
- 15) пењати се на кров возила, на терет отворених теретних железничких кола и конструкције железничких постројења;
- 16) поливати или прскати конструкције железничких постројења, водове, изолаторе или возила;
- 17) слагати било какав материјал поред стубова контактне мреже.

Члан 112

Управљач инфраструктуре, уз сагласност Дирекције, доноси акт о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице, као и начин регулисања железничког саобраћаја на тој железници.

Дирекција прописује садржину акта из става 1. овог члана.

Дирекција издаје дозволу за коришћење возила на туристичко-музејској железници на основу оверене техничке документације и обављеног техничког прегледа.

ЗА ИЗДАВАЊЕ САГЛАСНОСТИ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПЛАЋА СЕ ТАКСА.

ВИСИНА ТАКСЕ ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА УТВРЂУЈЕ СЕ ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ РЕПУБЛИЧКЕ АДМИНИСТРАТИВНЕ ТАКСЕ.

Члан 113

ЕЛЕМЕНТИ СТРУКТУРНИХ ПОДСИСТЕМА МОГУ СЕ СТАВЉАТИ НА ТРЖИШТЕ САМО АКО ИМАЈУ ДЕКЛАРАЦИЈУ О УСАГЛАШЕНОСТИ И ДЕКЛАРАЦИЈУ О ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ.

НЕ МОЖЕ СЕ ЗАБРАЊИВАТИ, ОГРАНИЧАВАТИ ИЛИ СПРЕЧАВАТИ СТАВЉАЊЕ НА ТРЖИШТЕ ЕЛЕМЕНАТА СТРУКТУРНИХ ПОДСИСТЕМА КОЈИ СУ ПРОИЗВЕДЕНИ У СКЛАДУ СА ОВИМ ЗАКОНОМ, А ПОСЕБНО СЕ НЕ МОЖЕ ЗАХТЕВАТИ ПОНОВНО ВРШЕЊЕ ПРОВЕРА КОЈЕ СУ ВЕЋ ИЗВРШЕНЕ КАО ДЕО ПОСТУПКА ЗА ИЗДАВАЊЕ ДЕКЛАРАЦИЈЕ О УСАГЛАШЕНОСТИ И ДЕКЛАРАЦИЈЕ О ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ.

Дирекција прописује елементе структурних подсистема који подлежу оцењивању усаглашености, поступке и модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу, техничку документацију која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу и садржину декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу.

Захтев за оцењивање погодности за употребу може се поднети после издавања сертификата о усаглашености и декларације о усаглашености.

Оцењивање погодности за употребу елемената структурних подсистема обавезно је ако је прописано одговарајућим националним железничким техничким прописима.

Ако оцењивање погодности за употребу елемената структурних подсистема није прописано одговарајућим националним железничким техничким прописима, то оцењивање може да се обави по захтеву произвођача.

Основ за оцењивање погодности за употребу елемената структурних подсистема је експлоатационо испитивање.

Подносилац захтева плаћа цену услуга управљачу, односно железничком превознику за обављање експлоатационог испитивања.

Висина цене из става 6- 8. овог члана зависи од врсте, обима и трајања експлоатационог испитивања, одговара реалним трошковима управљача, односно железничког превозника и не може се утврђивати у циљу стицања профита.

Члан 116

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

- 1) радове на изградњи, обнови, унапређењу и одржавању железничке инфраструктуре;
- 2) 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;

3) 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;

4) испуњеност услова за управљање железничком инфраструктуром;

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

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

7) да ли се железнички саобраћај врши на начин и под условима утврђеним овим 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;

~~8) 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 овим законом, другим прописима и општим актима којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;~~

8) 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, ДА ЛИ СУ КОЛА УВРШТЕНА У ВОЗ ТЕХНИЧКИ ИСПРАВНА У СКЛАДУ СА ПРОПИСИМА, КАО И ДА ЛИ ЈЕ ОСТВАРЕНА ЕФИКАСНА ЗАШТИТА ЉУДИ, ИМОВИНЕ И ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА НА ПРОПИСАН НАЧИН У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ, ДРУГИМ ПРОПИСИМА И ОПШТИМ АКТИМА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ БЕЗБЕДНОСТ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ И ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА;

9) 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;

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

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

12) 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;

13) да ли се правилно спроводе мере безбедности прописане овим законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Анализа ефеката

Предлога закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају

ПРИЛОГ 2:

Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже

- 1) Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности?

У областима која су предмет Предлога закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају (у даљем тексту: Предлог закона) пре свега су ванредни догађаји, односно незгоде, несреће и озбиљне несрећа на мрежи пруга којима управља „Инфраструктура железнице Србије” а.д. које се огледају практично у броју судара возова, броју исклизнућа возова и број незгода на путним прелазима. Ово су кључни показатељи учинка стања безбедности на железничкој мрежи јавних пруга.

Вредности који одређују ове показатеље детерминишу број ових догађаја на укупној мрежи јавних пруга на којим се одвија железнички саобраћај. Ове вредности се прате из разлога покретања мера које би у реалном времену могле да утичу на смањење броја ових догађаја, а у анализи истих као корективни фактор у креирању политике безбедности стања и услова у којима се одвија железничког саобраћаја. Према Извештају управљача јавном железничком инфраструктуром Инфраструктуре железнице Србије а.д. на целој јавној железничкој мрежи у 2018. години остварено је укупно 548 несрећа и незгода, од тога 247 несрећа и 301 незгода.

Вредности које су операбилне у доношењу закључка за ове показатеље израчунавају као количник број судара на једна милион возних km. Имајући у виду да је укупних броја возних километара 3.860.081 km, произилази да се вредности ових параметара крећу у опсегу од 0,09 (која је циљна вредност), до 0,26 колико је остварено у појединим кварталима године.

- 2) Да ли се у предметној области спроводи или се спроводио документ јавне политике или пропис? Представити резултате спровођења тог документа јавне политике или прописа и образложити због чега добијени резултати нису у складу са планираним вредностима.

У овој области релевантан документ јавне политике је Закон о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18). Током примене овог закона уочена је одређена неефикасност комисија за истраживање незгода, несрећа и озбиљних несрећа.

Регулаторно тело у железничком саобраћају, које је организовано под називом „Дирекција за железнице”, извршила је анализу целокупне документације рада заједничких комисија управљача и превозника за период 1. јануара до 31. јуна 2019. године, при чему су за меродаван извор података узети Извештај о истрагама исклизнућа у периоду од 1. јануара 2019. до 23. јуна 2019. године. Прегледом достављених извештаја о истрази за остварених 52 исклизнућа теретних кола констатоване су чињенице да у више од 70% случајева истрага није окончана, и то:

- У 28 случајева, или 54% анализираниог узорка, истрага је завршена при чему није утврђено чија је конкретна одговорност за насталу несрећу, већ се наводи да је узрок „сплет околности”, и
- У 9 случајева или 17% анализираниог узорка, истрага није окончана због издвојеног мишљења члана комисије, по правилу представника железничког превозника.

Оваква поставка одредби важећег закона има за резултат појаву да у значајном броју несрећа Истражна комисија управљача и превозника завршава своју истрагу без утврђивања одговорности или уз издвајање мишљења појединих чланова Истражне комисије.

Зато предложене измене овог закона предвиђају да у случају да извештај комисије за истрагу није закључен, односно да је једно од мишљења члана комисије изузето, органи управљача и железничког превозника, формирају Радно тело у циљу закључка заједничког извештаја о истрази.

3) Који су важећи прописи и документи јавних политика од значаја за промену која се предлаже и у чему се тај значај огледа?

Важећи пропис јавних политика у области од значаја за промену која се предлаже јесте Закон о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

Промена се предлаже у Закона о безбедности у железничком саобраћају огледају се у:

- (1) исправљању недоследности у коришћењу терминологије из овог закона,
- (2) прецизирање који правни субјекти испуњавају услове за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, система енергија, сигнално-сигурносних постројења, као и телекомуникационе мреже,
- (3) право управљача железничке инфраструктуре да на основу података добијених од уређаја за детекцију загрејаних осовина и уређаја за детекцију равних места на точковима, заустави воз и тражи од железничког превозника отклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза,
- (4) у случају да управљач и превозник нису у стању да закључе Извештај о истрази, односно да је једно од мишљења члана Комисије изузето, органи управљача и железничког превозника, формирају Радно тело у циљу закључка заједничког извештаја о истрази,
- (5) елементи структурних подсистема могу се стављати на тржиште само ако имају декларацију о усаглашености у декларацију о погодности за употребу.

Усвајањем напред наведених промена унапредиће се одредбе Закона о безбедности у железничком саобраћају и створити услови за унапређење ефикасности железничког система.

4) Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема.

Промене које се предлажу односе се на рад управљача јавне железничке инфраструктуре и железничких превозника у Републици Србији.

5) Која промена се предлаже?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је, у сарадњи са Дирекцијом за железнице Републике Србије и Центром за истраживање несрећа на железници Републике Србије идентификовали су и предложили за измене одредбе наведене у тачки 3) Прилога 2) ове Анализе.

- 6) Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Промена је неопходна у предложеном обиму.

- 7) На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне групе на које ће промена имати непосредан односно посредан утицај.

Предлог закона ће имати непосредан утицај на управљача јавне железничке инфраструктуре и железничке превозника, који заједно чине учеснике на транспортном тржишту железничких транспортних услуга у Републици Србији.

Циљна група на која ће предложена решења имати ефекте су управљачи јавне железничке инфраструктуре, железнички превозници, Дирекција за железнице, власници односно корисници индустријског колосека, као и други пружаоци услуга у железничком транспорту.

- 8) Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?

Не. Мора се мењати наведени Закон.

- 9) Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Не.

- 10) Квантитативно (нумерички, статистички) представити очекиване трендове у предметној области, уколико се одустане од интервенције (*status quo*).

Задржавањем постојећег стања дошло би до повећања броја незакључених истрага и самим тим до значајног нарушавања ефикасности железничког транспорта у Републици Србији.

- 11) Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политици или акту локалне самоуправе)?

Имајући у виду да је превоз путника на нивоу Европске уније и даље релативно непрофитабилна делатност (функционише на основу уговора о обавези јавног превоза и надокнаде по основу истог) коју карактерише низак степен развијености конкуренције и мали број профитабилних рута, уз чињеницу да је и даље ниска финансијска и економска моћ националних железничких превозника, може се рећи да би свако додатно компликовање рада превозника на тржишту смањивала конкурентност железничког транспорта и самим тим и конкурентност свих корисника железничких услуга у унутрашњем и међународном транспорту роба привредних субјеката Републике Србије.

Кључна питања за утврђивање циљева

- 1) Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? (одговором на ово питање дефинише се општи циљ).

Неопходна промена је потребна ради даље интеграције домаћег тржишта железничких услуга у тржиште ЕУ, кроз усаглашавање регулаторног оквира, што на крају треба да резултује унапређењем ефикасности транспортног процеса на железничкој мрежи Републике Србије.

Код ових одредби потребно је имати у виду одложену примену, која је неопходна из разлога финансијске и економске одрживости железничког превозника који је, као и цео железнички сектор, недавно изашао из процеса реструктурирања.

- 2) Шта се предметном променом жели постићи? (одговором на ово питање дефинишу се посебни циљеви, чије постизање треба да доводе до остварења општег циља. У односу на посебне циљеве, формулишу се мере за њихово постизање).

Предлогом закона постиже се нарочито:

- прецизира се који правни субјекти испуњавају услове за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, система енергија, сигнално-сигурносних постројења, као и телекомуникационе мреже,
- право управљача железничке инфраструктуре за даље унапређење безбедности саобраћаја возова, прописивањем права да на основу података добијених од уређаја за детекцију загрејаних осовина и уређаја за детекцију равних места на точковима, заустави воз и тражи од железничког превозника отклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза,
- унапређење ефикасности истрага несрећа и незгода у железничком саобраћају, које се огледа да у случају да управљач и превозник нису у стању да закључе Извештај о истрази, односно да је једно од мишљења члана Комисије изузето, органи управљача и железничког превозника, формирају Радно тело у циљу закључка заједничког извештаја о истрази,
- додатно прецизирање примене интероперабилности железничког система са европским техничким спецификацијама интероперабилности прописивањем да се елементи структурних подсистема могу стављати на тржиште Републике Србије само ако имају декларацију о усаглашености у декларацију о погодности за употребу.

- 3) Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе?

Да.

- 4) На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?

Предложена решења у Предлогу закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају најбоље ће се видети у унапређењу ефикасности железничког управљача и железничких превозника, унапређењу ефикасности истрага несрећа и незгода у железничком саобраћају тако што би се у случају да извештај о истрази није закључен, односно да је једно од мишљења члана Комисије изузето, органи управљача и железничког превозника формирају Радно тело у циљу закључка заједничког извештаја о истрази. Формирањем Радног тела елиминисаће се досадашња неефикасност у закључивању истрага несрећа и незгода.

Општи циљ који се жели постићи овим законом остварује се довођењем Истраге о несрећи до њеног извесног исхода. Сагласно Правилнику о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС”, број 4/16) несрећа, то је Извештај о истрази, као финални акт Истражне Комисије којом се потврђује да је стање ствари по истрази довољно разјашњено. Будући да истрагу води Комисија која је састављена од два правна лица (управљач инфраструктуре и превозник, односно железнички оператер који је учествовао у несрећи) исход истраге може бити и парнични поступак, односно спор пред Привредним судом. Уколико би се обе стране сложиле да нису постигле консензус, предметним закључком комисије би се изричито констатовало да није утврђен узрок несреће и на чијој је страни одговорност за несрећу, а тиме и висина и степен последице несреће, те би на начин странке биле у могућности да благовремену покрену поступак пред надлежним судом и расправе спорне чињенице које су предмет спора.

Посебан циљ који се достиже применом изабране опције остварује се у редуковању броја „отворених” истрага, односно смањење броја интерних истрага које нису окончане (у којима није донет икакав Извештај о истрази, у својству закључка). Постизање сагласности (Извештаја о истрази) је основ за даље процесуирање и формално „затварање” интерне истраге. Показатељ учинака би био следећи: с обзиром да у 2018. години је евидентирано више од 50% истрага (28 од 50 укупно) које су остале „отворене” (нису окончане), односно без донетог Извештаја о истрази (предлагачу нису доступни подаци за 2019. годину), интенција предлагача би била да се у 2020. години број истрага које нису окончане пред Комисијом смањи на око 25% од укупног броја случајева забележених у тој години. На описан начин предлагач ће бити у могућности да прати имплементацију овог прописа и ниво испуњености предвиђеног циља за доношење овог закона.

ПРИЛОГ 4:**Кључна питања за идентификовање опција јавних политика**

- 1) Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „status quo” опција?

Измене и допуне Закона о безбедности у железничком саобраћају су једино решење за унапређење ефикасности и безбедности железничког саобраћаја. Дакле, нема других опција за постизање жељене промене. Опција „status quo” ништа не решава већ само додатно компликује одвијање железничког саобраћаја.

- 2) Да ли су, поред регулаторних мера, идентификоване и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?

Нема других опција за постизање жељене промене.

- 3) Да ли су, поред рестриктивних мера (забране, ограничења, санкције и слично) испитане и подстицајне мере за постизање посебног циља?

Нису предвиђене никакве рестриктивне мере.

- 4) Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?

Нема институционално-управљачко-организационих мера које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви. Доношењем измена и допуна закона створиће се услови за унапређење безбедности железничког саобраћаја.

- 5) Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?

Спровођење информативно-едукативних мера није потребно да би се постигли општи и посебни циљеви.

- 6) Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?

Проблем се може решити искључиво интервенцијом јавног сектора.

- 7) Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?

Да.

- 8) Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?

Опција је примена регулаторне мере, односно измена и допуна Закона.

ПРИЛОГ 5:**Кључна питања за анализу финансијских ефеката**

- 1) Какве ће ефекте изабрана опција имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?

Предложена законска решења ће утицати на јавне приходе на та начин што ће Дирекција за железнице издавати:

- сертификат о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика, са роком важења до пет година;
- сертификат о испуњености услова за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, одржавања подсистема енергија, одржавања сигнално-сигурносних уређаја и одржавање железничке телекомуникационе мреже
- сагласност за одржавање подсистема туристичко-музејске железнице

Наведени финансијски издаци представљају нове трошкове за субјекте регулације и њихова висина ће бити дефинисана у наредном периоду, кроз измене закона којим се дефинишу републичке административне таксе у делу који се односи на одељак а - таксе за списе и радње органа у Републици Србији, (XVIa - списи и радње у области превоза у железничком саобраћају), тарифни број 148.

Ови намети, који се односе на све поменуте јавне исправе (сертификате), до сада се нису наплаћивали, обзиром да до сада још нису евидентирани правни субјекти (пример „Тело за оцену ризика“), па се конкретно не може прецизно дефинисати број субјеката који ће бити обвезници ових финансијских издатака. Оквирно је предвиђено да ће се након пет година ови акти обнављати и да ће се њихов укупан износ усклађивати са трошковима израде и издавања самих сертификата, што се у овом тренутку још увек не може проценти (будући да није позната укупна маса заинтересованих правних лица, нити су познати трошкови израде сертификата, поготово ако се узме у обзир разматрање израде нпр. дигиталних сертификата које израђује ковница новца „Топчидер“ или могућност акредитације у Акредитационом телу Србије. Процес утврђивања висине накнада ће се одвијати у сарадњи са министарством задуженим за послове финансија.

- 2) Да ли је финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?

Није потребно обезбеђивање финансијских средстава за реализацију прописаних мера.

- 3) Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?

Неће утицати на међународне финансијске обавезе.

- 4) Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција,

реструктурирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

Није релевантно.

- 5) Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?

Није релевантно.

- 6) Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?

Није релевантно.

ПРИЛОГ 6:

Кључна питања за анализу економских ефеката

- 1) Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?

Предлогом закона ће се привредним субјектима у области безбедности железничког саобраћаја створити следећи додатни трошкови по основу:

- прописивање рока важења до пет година за сертификат испуњености услова које мора испунити тело за оцену ризика управљача железничке инфраструктуре и свих железничких превозника, чиме се уводи нови административни поступак за привредне субјекте у погледу обавезе обнављања сертификата;
- трошкови по основу увођење сагласности коју издаје Дирекција за железнице приликом издавања акта о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице;
- прибављања потврде о здравственој способности запосленог особља за послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга, система енергија, сигнално-сигурносних постројења и телекомуникационе мреже;
- увођење обавезе да, уместо железничке школе или центра стручног оспособљавања, послодавац буде тај који спроводи практично стручно оспособљавање железничких радника.

Предлогом закона успоставља се правни основ за „будуће” дефинисање конкретног износа таксе у Закону о РАТ за издавање горепобројаних аката у области безбедности железничког саобраћаја. За сада није познат правни субјект који би аплицирао за конкретни сертификат (нпр. сертификат о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице) јер тренутно те послове спроводи управљач железничке инфраструктуре, те се стога не може проценити њихов потенцијални број. Према оквирним подацима броја подсистема туристичко-музејске железнице, могуће је предвидети до три правна

лица, обзиром да још увек постоје зависна друштва „Железница Србије” а.д. која свој статус нису решиле постигнутом реформом железнице (нпр. Заштитна радионица, Србијакомби, Завод за заштиту радника железнице, Београдчвор и др.)

Према тренутно доступним подацима, предлагач није у могућности да прецизно израчуна укупно административно оптерећење привреде по основу увођења наведених нових процедура, с обзиром да се њихова висина прецизно дефинисати накнадим изменама закона којим се дефинише висина републичких административних такси. С тим у вези, треба истаћи и да ће бити могуће извршити прецизнији обрачун трошкова по основу прибављања потврде о здравственој способности запосленог особља и увођење обавезе за послодавца да спроводи практично стручно оспособљавање железничких радника, тек када буду усвојени и одговарајући подзаконски акти који ће ближе дефинисати наведене обавезе привредних субјеката.

- 2) Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?

Спровођењем измена и допуна закона управљач јавне железничке инфраструктуре и железнички превозници имају подршку у смислу унапређења сопствене организације, стручног оспособљавања запослених, успешног за успешно заврше на истраживању и утврђивању урока, последица и одговорности за незгоде, несреће и озбиљне несреће. Овим унапређују своју унутрашњу организацију и ефикасност.

- 3) Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?

Не.

- 4) Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?

Постигнута организациона решења се реализују постојећим запосленима прерасподелом надлежности у оквиру железничког система.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?

Није релевантно

- 6) Какве ће ефекте изабрана опција имати на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодавца?

Изменом закона омогућује се да практично оспособљавање запослених врши послодавац, управљач јавне железничке инфраструктуре и железнички превозник, у складу са прописима који регулишу потребне квалификације односно теоријска и практична знања неопходна за извршење задатака у железничком саобраћају.

ПРИЛОГ 7:**Кључна питања за анализу ефеката на друштво**

- 1) Колике трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати грађанима?

Изабрана опција ће, по ступању на снагу одредби, потенцијално остварити материјалну корист железничким превозницима јер ће се скратити време истраживања незгода и несрећа па ће транспортна средства бити више времена у експлоатацији односно у транспорту.

- 2) Да ли ће ефекти реализације изабране опције штетно утицати на неку специфичну групу популације и да ли ће то негативно утицати на успешно спровођење те опције, као и које мере треба предузети да би се ови ризици свели на минимум?

Предложеним мерама се спречавају негативни утицаји на све заинтересоване групе у привреди.

- 3) На које друштвене групе, а посебно на које осетљиве друштвене групе, би утицале мере изабране опције и како би се тај утицај огледао (пре свега на сиромашне и социјално искључене појединце и групе, као што су особе са инвалидитетом, деца, млади, жене, старији преко 65 година, припадници ромске националне мањине, необразовани, незапослени, избегла и интерно расељена лица и становништво руралних средина и друге осетљиве друштвене групе)?

Изабрана опција ће имати позитиван утицај на све путнике, нарочито на привреду региона који су опредељени за коришћење услуга транспорта железничких превозника. Самим тим, с обзиром да су железничке тарифе ниже од конкурентних тарифа у другим видовима транспорта, индиректно ће и осетљиве групе имати одређене бенефите од унапређења ефикасности железничког транспорта.

- 4) Да ли би и на који начин изабрана опција утицала на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр, промене у стопама запослености, отпуштање технолошких вишкова, укинута или новоформирана радна места, постојећа права и обавезе радника, потребе за преквалификацијама или додатним обукама које намеће тржиште рада, родну равноправност, рањиве групе и облике њиховог запошљавања и слично)?

Није релевантно.

- 5) Да ли изабране опције омогућавају равноправан третман, или доводе до директне или индиректне дискриминације различитих категорија лица (нпр, на основу националне припадности, етничког порекла, језика, пола, родног идентитета, инвалидитета, старосне доби, сексуалне оријентације, брачног статуса или других личних својстава)?

Изабране опције омогућавају равноправан третман свих корисника железничких услуга.

- 6) Да ли би изабрана опција могла да утиче на цене роба и услуга и животни стандард становништва, на који начин и у којем обиму?

Објашњено под 3) овог Прилога.

- 7) Да ли би се реализацијом изабраних опција позитивно утицало на промену социјалне ситуације у неком одређеном региону или округу и на који начин?

Да, јер изабрана опција утиче подједнако на целу територију Републике Србије.

- 8) Да ли би се реализацијом изабране опције утицало на промене у финансирању, квалитету или доступности система социјалне заштите, здравственог система или система образовања, посебно у смислу једнаког приступа услугама и правима за осетљиве групе и на који начин?

Није релевантно.

ПРИЛОГ 8:

Кључна питања за анализу ефеката на животну средину

- 1) Да ли изабрана опција утиче и у којем обиму утиче на животну средину, укључујући ефекте на квалитет воде, ваздуха и земљишта, квалитет хране, урбану екологију и управљање отпадом, сировине, енергетску ефикасност и обновљиве изворе енергије?

Предлог закона не проузрокује директан утицај на животну средину, осим у мери у којој повећањем квалитета железничког превоза долази до преласка корисника са других видова саобраћаја (пре свега превоз аутомобилима, аутобусима и сл.) што доводи до позитивног утицаја на животну средину имајући у виду да је железница еколошки повољан вид превоза.

- 2) Да ли изабрана опција утиче на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну?

Предлог закона не проузрокује негативан утицај на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну

- 3) Да ли изабрана опција утиче на здравље људи?

Предлог закона неће произвести негативан утицај на здравље људи.

- 4) Да ли изабрана опција представља ризик по животну средину и здравље људи и да ли се допунским мерама може утицати на смањење тих ризика?

Предлог закона не представља ризик по животну средину и здравље људи.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област?

Предлог закона не утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област.

ПРИЛОГ 9:

Кључна питања за анализу управљачких ефеката

- 1) Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?

Предлогом закона не уводе се организационе, управљачке или институционалне промене.

- 2) Да ли постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

МГСИ и Дирекција за железнице имају потребне административне капацитете, а реструктурирање управљача јавне железничке инфраструктуре и железничких превозника у Републици Србији је извршено 2015. године у складу са европским препорукама.

- 3) Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр. проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести ?

За реализацију изабране опције није било потребно никакво додатно реструктурирање.

- 4) Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Да.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Изабрана опција овог Предлога закона даје сигурну извесност Истрази о несрећама на железници. Пресумпцијом коначног исхода, односно претпоставком вероватноће да ће се учесници незгоде усагласити у

ставовима, макар они били и супротни, даје за основ закључење истраге, односно доношења Закључка истраге о несрећи, а тиме свакако и до сигурног епилога (макар и судског).

- 6) Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Да.

- 7) Које додатне мере треба спровести и колико времена ће бити потребно да се спроведе изабрана опција и обезбеди њено касније доследно спровођење, односно њена одрживост?

С обзиром да је реструктурирање железничког система у Републици Србије завршено 2015. године, то нема потребе за додатним мерама.

ПРИЛОГ 10:

Кључна питања за анализу ризика

- 1) Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и слично)?

Да.

- 2) Да ли су обезбеђена финансијска средства за спровођење изабране опције? Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђено довољно времена за спровођење поступка јавне набавке уколико је она потребна?

Предложене измене Предлога закона не захтевају обезбеђивање финансијских средстава за његово спровођење.

- 3) Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?

Присутна је неизвесност даљег обликовања законског оквира у овој области на нивоу ЕУ с обзиром на ограниченост финансијске способности већине железничких превозника за превоз у ЕУ.

ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа
Овлашћени предлагач прописа - Влада
Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
2. Назив прописа
Предлог закона о изменама и допунама закона о безбедности у железничком саобраћају
Draft of the Law on changes and amendments to the Law on safety in railway traffic
3. Усклађеност прописа с одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум):
 - а) Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа,
Наслов 8- Политике сарадње, члан 108- Транспорт
 - б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,
Општи рок из члана 8 ССП-а, у вези са чланом 72.
 - в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума,
испуњава у потпуности
 - г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума,
/
 - д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније.

Место у структури НПАА – Поглавље 3. Способност преузимања чланства у ЕУ- потпоглавље 3.14.1. Копнени транспорт - 3.14.1.2. Железнички транспорт

2019-43
I/2020

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:
 - а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

Уговор о функционисању Европске уније, Део трећи, Политике заједнице и унутрашње мере, Наслов VI – Транспорт, члан 91. став 1. тачка д) – потпуно усклађено
 - б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

Директива 2007/59/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о сертификацији машиновођа који управљају локомотивама и возовима у железничком систему у Заједници, ОЈ L 315, 3.12.2007. (пречишћена верзија, 2016-07-01)

Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315, 3.12.2007 (consolidated version, 2016-07-01)

CELEX 32007L0059

32007L0059R(01)

32014L0082

32019R0554

Делимично усклађено

в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,

/

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,

За потпуно усклађивање са Директивом (ЕУ) бр. 2007/59 неопходно је доношење новог Закона о железници које је планирано у I кварталу 2021. године ради усклађивања са IV пакетом железничких прописа.

д) Рок у којем је предвиђено постизање потпуне усклађености прописа са прописима Европске уније.

Рок за потпуно усклађивање са Директивом (ЕУ) бр. 2007/59 планиран је за IV квартал 2021. године.

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају, није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе секундарног извора права (нпр. Предлогом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе директиве).

/

6. Да ли су претходно наведени извори права Европске уније преведени на српски језик?

Јесу

7. Да ли је пропис преведен на неки службени језик Европске уније?

Није

8. Сарадња са Европском унијом и учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености.

У току поступка припреме овог закона није остварена сарадња са Европском комисијом, тј. текст није послат ЕК на сугестије и коментаре.

У изради Предлога закона нису учествовали консултанти.

1. Назив прописа Европске уније : Директива 2007/59/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о сертификацији машиновођа који управљају локомотивама и возовима у железничком систему у Заједници, OJ L 315, 3.12.2007. (пречишћена верзија, 2016-07-01) Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315, 3.12.2007 (consolidated version, 2016-07-01)		2. „CELEX” ознака ЕУ прописа 32007L0059 32014L0082 32016L0882				
3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Овлашћени предлагач прописа – Влада Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре		4. Датум израде табеле: 02.4.2018.				
5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније: 0.1. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Сл.Гласник РС”, бр.41/18) Law on Safety in Railway Traffic 0.2. Правилник о обрасцу дозволе за управљање вучним возилом, обрасцу додатног уверења и обрасцу дозволе за регулисање железничког саобраћаја ("Службени гласник РС", бр. 22/2016 и 89/2016) Rulebook on the Treatment of the License for the Management of a Towing Vehicle, Additional Authorization Process and Advice for Regulation of Railway Traffic 0.3. Правилник о елементима регистра дозвола за управљање вучним возилом и елементима регистра додатних уверења („Сл. гласник РС“, број 22/16) 0.4 Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају		6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2017-504				
7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП)	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености

1.	This Directive lays down the conditions and procedures for the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community. It specifies the tasks for which the competent authorities of the Member States, train drivers and other stakeholders in the sector, in particular railway undertakings, infrastructure managers and training centres, are responsible.			ПУ	Ова одредба се односи на област примене директиве и њен смисао садржан је у целокупном тексту закона, изузев одредаба које се односе на ЕУ чланице, и као такве су непреносиве.	
2.	<p>1. This Directive shall apply to train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community for a railway undertaking requiring a safety certificate or an infrastructure manager requiring a safety authorisation.</p> <p>2. Member States shall not, on the basis of national provisions pertaining to other staff on board freight trains, prevent freight trains from crossing borders or providing domestic transport in their territory.</p> <p>3. Without prejudice to the Article 7, Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive train drivers operating exclusively on:</p> <p>(a) metros, trams and other light rail systems;</p> <p>(b) networks that are functionally separate from the rest of the rail system and are intended only for the operation of local, urban or suburban passenger and freight services;</p> <p>(c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owners for their own freight operations;</p> <p>(d) sections of track that are temporarily closed to normal traffic for the purpose of maintaining, renewing or upgrading the railway system.</p>			НП	<p>Ова одредба се односи на ЕУ чланице, и као таква је непреносива.</p> <p>Транспортно тржиште још увек није отворено за стране превознике.</p> <p>Дискреционо право</p>	

3.1	For the purposes of this Directive: (a) 'competent authority' means the safety authority referred to in Article 16 of Directive 2004/49/EC;	01. 3.	<p>Послови Дирекције за железнице (у даљем тексту: Дирекција), као националног тела за безбедност у области железничког саобраћаја, су:</p> <p>1) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њима;</p> <p>2) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја;</p> <p>3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>6) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности;</p>	ПУ		
-----	--	-----------	---	----	--	--

			7) други послови утврђени овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице.			
3.2	(b) 'train driver' means a person capable and authorised to drive trains, including locomotives, shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles or trains for the carriage of passengers or goods by rail in an autonomous, responsible and safe manner;	01. 2.36.	машиновођа је лице способно и овлашћено да управља вучним возилима, на самосталан, одговоран и безбедан начин	ПУ		
3.3	(c) 'other crew members performing safety-critical tasks' means staff on board the train who are not train drivers but who help to ensure the safety of the train and of the passengers and goods being transported;	01. 2.6.	б) возопратно особље је заједнички назив за возовођу, кондуктера и возног маневристу	ДУ		
3.4	(d) 'railway system' means the system composed of the railway infrastructures, comprising lines and fixed installations of the rail system plus the rolling stock of all categories and origin travelling on that infrastructure, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	01. 2.23.	23) железнички систем обухвата структурне и функционалне подсистеме, управљање и експлоатацију система у целини;	ПУ		

3.5	(e) 'infrastructure manager' means any body or undertaking that is responsible in particular for establishing and maintaining railway infrastructure, or part thereof, as defined in Article 3 of Directive 91/440/EEC, which may also include the management of infrastructure control and safety systems. The functions of the infrastructure manager on a network or on part of a network may be allocated to different bodies or undertakings;	01. 2.61.	61) управљач инфраструктуре је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром или инфраструктуром индустријске железнице	ДПУ	Ова одредба је у потпуности усклађена, изузев дела одредбе који се односи на дискреционо право које није искоришћено у закону - ова могућност није дата Дискреционо право које није искоришћено у закону - ова могућност није дата	
3.6	f) 'railway undertaking' means any railway undertaking as defined in Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure [14], and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking must ensure traction. The term also includes undertakings which provide traction only;	01. 2.21.	21) железнички превозник је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова или маневрисања или који обавља превоз за сопствене потребе;	ПУ		
3.7	(g) 'technical specifications for interoperability' or 'TSIs' means the specifications by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and to ensure the interoperability of the trans-European high-speed and conventional rail systems as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	01. 2.57.	59) техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система;	ПУ		

	(b) one or more certificates indicating the infrastructures on which the holder is authorised to drive and indicating the rolling stock which the holder is authorised to drive. Each certificate shall comply with the requirements of Annex I.	65.1.2. 68.11.	<p>Право на управљање вучним возилом може да стекне лице које испуњава следеће услове:</p> <p>2) да поседује дозволу за управљање вучним возилом и једно или више додатних уверења;</p> <p>Изглед и садржину обрасца додатног уверења и оверене копије додатног уверења прописује Дирекција.</p>			
4.2.	<p>2. However, the requirement to hold a certificate for a specific part of infrastructure shall not apply in the exceptional cases listed hereafter, provided that another train driver who possesses a valid certificate for the infrastructure concerned sits next to the driver during driving:</p> <p>(a) when a disturbance of the railway service necessitates the deviation of trains or maintenance of tracks, as specified by the infrastructure manager;</p> <p>(b) for exceptional, one-off services which use historical trains;</p> <p>(c) for exceptional, one-off freight services, provided that the infrastructure manager agrees;</p> <p>(d) for the delivery or demonstration of a new train or locomotive;</p> <p>(e) for the purposes of training and examining drivers.</p> <p>The use of this possibility shall be a decision of the railway undertaking and may not be imposed by the relevant infrastructure manager or by the competent authority.</p> <p>Whenever an additional driver is used as provided for above, the infrastructure manager shall be informed beforehand.</p>	01. 68.3.	<p>Лице из става 1. овог члана не мора имати додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре у следећим случајевима:</p> <p>1) када сметње у одвијању железничког саобраћаја или извођење радова на одржавању железничке пруге захтевају кретање возова обилазним пругама;</p> <p>2) изузетни једнократни саобраћај музејских возова;</p> <p>3) изузетни једнократни превоз робе, уз сагласност управљача;</p> <p>4) потребе испоруке или презентацији новог воза или вучног возила;</p> <p>5) стручног оспособљавања или полагања стручног испита за управљање вучним возилом.</p> <p>Железнички превозник одлучује о примени могућности из става 3. овог члана. Управљач и државни органи не могу наметнути ту обавезу.</p>	ПУ		

		68.4.	У случајевима из става 3. овог члана у управљачници вучног возила мора се налазити машиновођа који има додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре, о чему се унапред обавештава управљач.			
		68.5				
4.3.	<p>3. The certificate shall authorise driving in one or more of the following categories:</p> <p>(a) category A: shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles and all other locomotives when they are used for shunting;</p> <p>(b) category B: carriage of passengers and/or of goods.</p> <p>A certificate may contain an authorisation for all categories, covering all codes as referred to in paragraph 4.</p>	01. 68.2.	<p>Додатним уверењем лице из става 1. овог члана се овлашћује да на одређеним инфраструктурама управља одређеним типом вучних возила у једној или више следећих категорија:</p> <p>1) категорија А – маневарске локомотиве, вучна возила радних возова, вучна возила за посебне намене и све друге врсте вучних возила када се користе за маневрисање;</p> <p>2) категорија Б – вучна возила возова за превоз путника и/или робе.</p>	ПУ		

4.4.	<p>4. By 4 December 2008 the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, a Community model for the licence, the certificate and the certified copy of the certificate, and also determine their physical characteristics, taking into account therein anti-forgery measures. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).</p> <p>By 4 December 2008, the Commission shall adopt the measures designed to amend non-essential elements of this Directive, by supplementing it, and concerning the Community Codes for the different types in categories A and B as referred to in paragraph 3 of this Article in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3) and on the basis of a recommendation from the Agency.</p>			НП	Односи се на Комисију, а не на државе	
5.	Competent authorities and issuing bodies shall take all necessary steps to avoid the risks of falsification of licences and certificates and tampering with the registers provided for in Article 22.			НУ	Мере против фалсификовања су предмет Кривичног закона	
6.1.	1. A licence shall be owned by its holder and shall be issued by the competent authority as defined in Article 3(a).	01. 66.1.	Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове: 1) да има прописану стручну спрему; 2) да је психички и физички способно да управља вучним	ПУ		

	Where a competent authority or its agent issues a licence in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the licence using one of the Community languages.	66.8.	<p>ВОЗИЛОМ; 3) да је положило испит из општих стручних знања.</p> <p>Дозвола се издаје са роком важења од десет година и власништво је носиоца.</p>	<p>ПУ</p> <p>НП</p>	У овој фази процеса приступања одредба применљива само на нивоу држава чланица.	
6.2.	<p>2. A certificate shall be issued by the railway undertaking or the infrastructure manager who employs or contracts the driver. The certificate shall be owned by the undertaking or manager issuing it.</p> <p>However, in accordance with Article 13(3) of Directive 2004/49/EC, drivers shall be entitled to obtain a certified copy.</p> <p>Where a railway undertaking or an infrastructure manager issues a certificate in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the certificate using one of the Community languages.</p>	<p>01.</p> <p>68.1.</p> <p>68.10.</p>	<p>Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које:</p> <p>Оригинал додатног уверења припада послодавцу, који је дужан да на захтев носиоца додатног уверења изда оверену копију.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>НП</p>	У овој фази процеса приступања одредба применљива само на нивоу држава чланица	

7.1.	1. A licence shall be valid throughout the whole territory of the Community.			НУ	Законом се не може утврдити обавеза држава чланица ЕУ да признају дозволу издату у Србији	
7.2.	2. A certificate shall be valid only on those infrastructures and rolling stock identified on it.	01. 68.2.	Додатним уверењем лице из става 1. овог члана се овлашћује да на одређеним инфраструктурама управља одређеним типом вучних возила у једној или више следећих категорија:	ПУ		
8.	The certification documents of train drivers of a third country operating exclusively on border-crossing sections of a Member State's railway system may be recognised by that Member State in accordance with any bilateral agreements with the third country in question.	01. 66.13. 68.15	Дозвола издата у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума. Додатно уверење издато у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.	ПУ		
9.1.	1. To obtain a licence, applicants shall satisfy the minimum requirements set out in Articles 10 and 11. To obtain a certificate and for it to remain valid, applicants shall hold a licence and satisfy the minimum requirements set out in Articles 12 and 13.	01. 66.1.	Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове: 1) да има прописану стручну спрему; 2) да је психички и физички способно да управља вучним возилом; 3) да је положило испит из општих стручних знања. Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које: 1) је положило испит у вези	ПУ		

		68.1.	познавања одређене врсте вучног возила на које се додатно уверење односи; 2) је положило испит у вези познавања железничке инфраструктуре на коју се додатно уверење односи; 3) познаје језик, у случају обављања послова на железничкој инфраструктури друге државе, који управљач те државе назначи; 4) има дозволу.			
9.2.	2. A Member State may apply more stringent requirements with regard to the issuing of licences on its own territory. Nevertheless, it shall recognise licences issued by other Member States, in accordance with Article 7.	- 01. 66.13.	- Дозвола издата у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.	НП ДУ	Дискрециона одредба С обзиром да Србија није чланица ЕУ, међусобно признавање дозвола могуће је на основу потврђених међународних споразума.	
10.	Member States shall prescribe the minimum age of licence applicants, which shall be at least 20 years. However, a Member State may issue licences to applicants from the age of 18 years, the validity of such a licence then being limited to the territory of the issuing Member State.	01. 65.	Право на управљање вучним возилом може да стекне лице које испуњава следеће услове: 1) да је навршило 18 година живота, односно 20 година живота за управљање вучним возилом у прекограничном саобраћају; 2) да поседује дозволу за управљање вучним возилом и једно или више додатних уверења; 3) да му одлуком надлежног органа није забрањено да управља вучним возилом.	ПУ		
11.1.	1. Applicants shall have successfully completed at least nine years' education (primary and secondary) and have successfully concluded basic training equivalent to level 3 referred to in	01. 66.1.	Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава	ДУ	Систем школовања у Србији је другачији. Машиновођа мора имати завршено основно образовање у трајању од	

	Council Decision 85/368/EEC of 16 July 1985 on the comparability of vocational training qualifications between the Member States of the European Community (1).	64.	<p>следеће услове:</p> <p>1) да има прописану стручну спрему;</p> <p>Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.</p>		<p>8 година и средње образовање у трајању од 4 године.</p> <p>Конкретна стручна спрема биће прописана подзаконским актом.</p>	
11.2.	2. Applicants shall provide confirmation of their physical fitness by passing a medical examination conducted by, or under the supervision of — to be decided by the Member State — a medical doctor accredited or recognised in accordance with Article 20. The examination shall cover at least the criteria indicated in sections 1.1, 1.2, 1.3 and 2.1 of Annex II.	<p>01.</p> <p>66.1.</p> <p>76.1.</p> <p>79.1.</p>	<p>Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:</p> <p>2) да је психички и физички способно да управља вучним возилом;</p> <p>Лице које се стручно оспособљава за вршење одређених послова железничког радника дужно је да се, пре заснивања радног односа, подвргне здравственом прегледу.</p> <p>Здравствене прегледе лица која се стручно оспособљавају за обављање послова железничког радника и редовне и ванредне здравствене прегледе железничких радника и здравствену евиденцију о тим лицима, односно о психичкој и физичкој способности тих лица врше, односно воде здравствене установе које су оспособљене и опремљене, односно које испуњавају опште услове за обављање тих прегледа и вођење евиденције прописане законом којим се уређује здравствена</p>	ПУ		

		75.1.	<p>заштита.</p> <p>Железнички радник мора испуњавати посебне здравствене услове прописане овим законом и бити психички и физички способан за обављање својих послова и задатака.</p> <p>Министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра прописује здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања.</p>			<p>Здравствени услови, наведени у Анексу II, ће бити потпуно транспоновани у подзаконском актом из чл. 75.2.</p>
		75.2.				

11.3.	3. Applicants shall demonstrate their occupational psychological fitness by passing an examination conducted by, or under the supervision of — to be decided by the Member State — a psychologist or a medical doctor accredited or recognised in accordance with Article 20. The examination shall cover at least the criteria indicated in section 2.2 of Annex II.	01. 75.1. 75.2. 79.1.	<p>Железнички радник мора испуњавати посебне здравствене услове прописане овим законом и бити психички и физички способан за обављање својих послова и задатака.</p> <p>Здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања прописује министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра.</p> <p>Здравствене прегледе лица која се стручно оспособљавају за обављање послова железничког радника и редовне и ванредне здравствене прегледе железничких радника и здравствену евиденцију о тим лицима, односно о психичкој и физичкој способности тих лица врше, односно воде здравствене установе које су оспособљене и опремљене, односно које испуњавају опште услове за обављање тих прегледа и вођење евиденције прописане законом којим се уређује здравствена заштита.</p>	ПУ		Здравствени услови, наведени у Анексу II, ће бити потпуно транспоновани у подзаконском актом из чл. 75.2.
11.4.	4. Applicants shall have demonstrated their general professional competence by passing an examination covering at least the general subjects listed in Annex IV.	01. 66.1.	<p>Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:</p> <p>3) да је положило испит из општих стручних знања.</p> <p>Потребан ниво стручне спреме,</p>	ПУ		

		64.	програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.			Подзаконски акт из члана 64. садржаће све елементе наведене у Анексу IV, чиме ће се постићи потпуна усклађеност.
12.	The linguistic knowledge criterion referred to in Annex VI shall be met for the infrastructure for which the certificate is being applied.	01. 68.1. 64.	Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које: 3) познаје језик, у случају обављања послова на железничкој инфраструктури друге државе, који управљач те државе назначи; Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.	ПУ		Подзаконски акт из члана 64. садржаће све елементе наведене у Анексу VI, чиме ће се постићи потпуна усклађеност.

13.1.	1. Applicants shall have passed an examination testing their professional knowledge and competence relating to the rolling stock for which the certificate is sought. This examination shall cover at least the general subjects listed in Annex V.	01. 68.1. 64.	Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које: 1) је положило испит у вези познавања одређене врсте вучног возила на које се додатно уверење односи; Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.	ПУ		Општи предмети наведени у Анексу V ће бити транспоновани у подзаконски акт из чл. 64. чиме ће се постићи потпуна усклађеност.
13.2.	2. Applicants shall have passed an examination testing their professional knowledge and competence relating to the infrastructures for which the certificate is sought. This examination shall cover at least the general subjects listed in Annex VI. Where appropriate, the examination shall also cover linguistic knowledge, in accordance with section 8 of Annex VI.	01. 68.1. 64.	Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које: 2) је положило испит у вези познавања железничке инфраструктуре на коју се додатно уверење односи; Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.	ПУ		Општи предмети наведени у Анексу VI ће бити транспоновани

						у подзаконски акт из чл. 64. чиме ће се постићи потпуна усклађеност.
13.3.	3. Applicants shall be trained by the railway undertaking or the infrastructure manager in relation to its safety management system provided for by Directive 2004/49/EC.	01. 14.5.	Сви битни делови система за управљање безбедношћу морају бити документовани, а посебно мора бити описана расподела одговорности у оквиру организације управљача или железничког превозника, начин обезбеђења контроле од стране руководства на различитим нивоима, укључивање запослених и њихових представника на свим нивоима и начин обезбеђења континуираног унапређивања система за управљање безбедношћу.	ПУ	Обавеза која произилази из СМС	
14.1.	1. The competent authority shall publish the procedure to be followed for obtaining a licence.	01. 66.2. 66.3.	Поступак издавања дозволе, образац дозволе, образац захтева за издавање дозволе и потребну документацију која се прилаже уз захтев прописује Дирекција. Дирекција објављује на својој интернет страници поступак за добијање дозволе.	ПУ		

14.2.	2. All licence applications shall be lodged with the competent authority by the candidate driver or any entity on his behalf.	<p>01. 66.1.</p> <p>02. 2.</p>	<p>Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:</p> <p>Дозвола за управљање вучним возилом издаје се лицу које испуњава услове прописане законом којим се уређује безбедност и интероперабилност железнице и које је поднело захтев за издавање дозволе на прописаном обрасцу са потребном документацијом.</p>	ДУ	Захтев може да поднесе само кандидат за машиновођу	
14.3.	3. Applications submitted to the competent authority may be for the grant of a new licence, the updating of licence particulars, a renewal or a duplicate.	<p>01. 66.1.</p> <p>66.9.</p>	<p>Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове...</p> <p>По истеку рока из става 8. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, дозвола се обнавља на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да управља вучним возилом, што се евидентира у регистру, прописаним чланом 70. став 1. овог закона.</p> <p>У случају промене било ког податка који је садржан у</p>	ПУ		

		66.10.	<p>дозволи или прописа којим се уређује област железнице, носилац дозволе без одлагања подноси захтев Дирекцији за ажурирање дозволе.</p> <p>У случају губитка или оштећења дозволе, Дирекција издаје дупликат.</p>			
		66.11.				
14.4.	4. The competent authority shall issue the licence as soon as possible and no later than one month after receiving all the necessary documents.	01. 66.7.	Дирекција издаје дозволу најкасније у року од 30 дана по пријему уредног захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана.	ПУ		
14.5.	5. A licence shall be valid for 10 years, subject to Article 16(1).	01. 66.8.	Дозвола се издаје са роком важења од десет година и власништво је носиоца.	ПУ		

	<p>When renewing a licence, the competent authority shall verify in the register provided for in Article 22(1)(a) that the driver has met the requirements referred to in the first subparagraph of this paragraph.</p>	<p>79.1.</p> <p>66.9.</p>	<p>лицима, односно о психичкој и физичкој способности тих лица врше, односно воде здравствене установе које су оспособљене и опремљене, односно које испуњавају опште услове за обављање тих прегледа и вођење евиденције прописане законом којим се уређује здравствена заштита.</p> <p>По истеку рока из става 8. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, дозвола се обнавља на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да управља вучним возилом, што се евидентира у регистру, прописаним чланом 70. став 1. овог закона.</p>			
--	---	---------------------------	--	--	--	--

16.3.	3. Where a periodic check is missed or gives a negative result, the procedure laid down in Article 18 shall be applied.	<p>01. 69.1.</p> <p>04. 69.3. (3)</p> <p>69.3.</p> <p>69.4.</p>	<p>Да би додатно уверење остало важеће, носилац додатног уверења је дужан да:</p> <p>1) учествује на редовним и ванредним усавршавањима, као и редовним и ванредним проверама стручне оспособљености;</p> <p>2) обавља провере познавања језика, у случајевима када обавља посао на железничкој инфраструктури друге државе.</p> <p>3) учествује на обуци из система за управљање безбедношћу коју спроводи послодавац.</p> <p>Додатно уверење се суспендује ако носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.</p> <p>Додатно уверење се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије додатног уверења или ако носилац и на поновљеним проверама из става 1. овог члана не покаже потребно знање.</p>	ПУ		
-------	---	--	--	----	--	--

17.	<p>When a driver ceases to work for a railway undertaking or an infrastructure manager, it shall inform the competent authority without delay.</p> <p>The licence shall remain valid, provided that the conditions in Article 16(1) remain fulfilled.</p> <p>A certificate shall become invalid when its holder ceases to be employed as a driver. However, the holder shall receive a certified copy of it and of all documents providing evidence of his training, qualifications, experience and professional competences. When issuing a certificate to a driver, a railway undertaking or infrastructure manager shall take account of all those documents.</p>	<p>01. 71.</p>	<p>Машиновођа је дужан да о престанку радног односа код послодавца без одлагања обавести Дирекцију.</p> <p>После престанка радног односа дозвола остаје важећа, уколико машиновођа испуњава услове из члана 67. став 1. овог закона.</p> <p>Додатно уверење престаје да важи када машиновођи престане радни однос код послодавца. У случају престанка радног односа послодавац је дужан да машиновођи изда оверену копију додатног уверења и врати све документе о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима. Приликом заснивања новог радног односа, послодавац узима у обзир документа из става 4. овог члана.</p>	ПУ		
18.1.	<p>1. Railway undertakings and infrastructure managers shall be required to ensure, and to check, that the licences and certificates of the drivers they employ or contract are valid.</p> <p>They shall set up a system for monitoring their drivers. If the results of such monitoring call into question a driver's competence for the job and the continuing validity of his licence or certificate, railway undertakings and infrastructure managers shall immediately take the necessary action.</p>	<p>01. 72.1. 72.2.</p>	<p>Послодавац проверава важење дозволе и додатног уверења машиновође кога запошљава или ангажује по уговору.</p> <p>Послодавац успоставља систем надзора својих машиновођа. Ако су резултати надзора такви да доводе у питање способност машиновође за обављање посла и наставак важења његове дозволе или додатног уверења, послодавац одмах предузима потребне мере.</p>	ПУ		

		72.5.				
		72.6.				
19.1.1	1. The competent authority shall fulfil the following tasks in a transparent and non-discriminatory manner: (a) issuing and updating licences, and providing duplicates, as provided for in Articles 6 and 14;	01. 66.1.	Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове...			
		66.9.	По истеку рока из става 8. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, дозвола се обнавља на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да управља вучним возилом, што се евидентира у регистру, прописаним чланом 70. став 1. овог закона. У случају промене било ког податка који је садржан у дозволи или прописа којим се регулише област железнице, носилац дозволе без одлагања подноси захтев Дирекцији за ажурирање дозволе. У случају губитка или оштећења дозволе, Дирекција издаје дупликат.			

19.1.2	(b) ensuring periodic examinations and/or tests as provided for in Article 16(1);	66.10. 66.11. 68.14. 67.1.	<p>Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног уверења машиновођа, водећи рачуна о томе да стручно оспособљавање и усавршавање из члана 62. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ТСИ или националним прописима о безбедности.</p> <p>Да би дозвола остала важећа, носилац дозволе дужан је да се подвргава провери испуњености здравствених услова на начин прописан овим законом. Копију Уверења о здравственој способности за рад железничког радника после обављеног здравственог прегледа послодавац без одлагања доставља Дирекцији.</p> <p>Додатно уверење се суспендује ако носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.</p> <p>Издавалац додатног уверења без одлагања обавештава Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима.</p> <p>Ако Дирекција, у оквиру надзора из члана 68. став 14. овог закона, утврди да носилац додатног уверења не испуњава прописане услове, наложиће послодавцу да изврши додатну проверу стручне оспособљености носиоца додатног уверења или да</p>	ПУ		Осим наведеног, периодични прегледи и/или провере су законска обавеза установљена овим законом. Неизвршавање ове обавезе је санкционисано у казним одредбама овог закона.
--------	---	---	---	----	--	---

		69.3.	<p>суспендује додатно уверење. Послодавац је обавезан да предузме наложене мере и да о томе обавести Дирекцију у року од 30 дана од дана налагања мера.</p> <p>Налог из става 6. овог члана може да садржи и забрану рада машиновођама тог послодавца до доставе траженог обавештења.</p>			
		69.5.				
		69.6				

		69.7				
--	--	------	--	--	--	--

19.1.3	(c) suspending and withdrawing licences, and notifying the issuing body of reasoned requests for the suspension of certificates, as provided for in Article 29;	67.2.	<p>Дозвола се суспендује ако њен носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове.</p>	ПУ		
		67.3.	<p>Дозвола се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије дозволе.</p> <p>Дирекција обавештава носиоца дозволе и његовог послодавца о суспензији или одузимању дозволе.</p>			
		67.4.				

19.1.4	(d) if so designated by the Member State, recognising persons or bodies as provided for in Articles 23 and 25;	61.1.	<p>Центар стручног оспособљавања може бити железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, друго правно лице и предузетник који има:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) одговарајући простор; 2) одговарајуће оспособљене кадрове; 3) одговарајуће објекте и уређаје који су потребни за извођење стручног оспособљавања. <p>Ближе услове које морају да испуне центри стручног оспособљавања прописује Дирекција.</p> <p>Центру стручног оспособљавања који испуни услове из става 4. овог члана Дирекција издаје сертификат, у форми решења, са роком важења од пет година.</p>	ПУ		
		61.4.	<p>Испите из става 3. овог члана спроводе испитивачи.</p>			
		61.5.	<p>Ближе услове које морају да испуне испитивачи из става 6. овог члана прописује Дирекција.</p>			
		62.6.				
		62.10.				

--	--	--	--	--	--	--

19.1.5	(e) ensuring that a register of persons and bodies accredited or recognised as provided for in Article 20 is published and updated;	61.9.	Дирекција на свом сајту објављује списак сертификованих центара за стручно оспособљавање.	ПУ		
19.1.6	(f) keeping and updating a register of licences as provided for in Articles 16(1) and 22(1);	62.15.	Дирекција на свом сајту објављује списак сертификованих испитивача.			
19.17.	(g) monitoring the drivers' certification process as provided for in Article 26;	70.1.	Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене. Регистар садржи податке из дозвола и податке о периодичним здравственим прегледима.			
		68.14.	Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног уверења машиновођа, водећи рачуна о томе да стручно оспособљавање и усавршавање из члана 62. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ТСИ или националним прописима о безбедности.			
			Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом, мора да има код себе дозволу и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички			

19.1.8	<p>(h) carrying out inspections as provided for in Article 29;</p> <p>(i) establishing national criteria for examiners as provided for in Article 25(5).</p>	66.14.	<p>саобраћај.</p> <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно уверење и дужно је да га покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p> <p>Ближе услове које морају да испуне испитивачи из става 6. овог члана прописује Дирекција.</p> <p>Дирекција издаје дозволу најкасније у року од 30 дана по пријему уредног захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана.</p>			
		68.13.				

19.19	The competent authority shall respond quickly to requests for information and present any requests for additional information without delay when preparing licences.	62.10. 66.7.				Када је реч о комплетирању документације, допуна документације се тражи у складу са ЗУП-ом.
19.2.	2. The competent authority shall not delegate the tasks referred to in points (c), (g) and (i) of paragraph 1 to third parties.			НП	Закон, уопште, не допушта могућност делегирања надлежности	

19.3.	3. Any delegation of tasks shall be transparent and non-discriminatory and shall not give rise to a conflict of interests.			НП	Закон не допушта могућност делегирања надлежности	
19.4.	4. Where a competent authority delegates or contracts tasks referred to in points (a) or (b) of paragraph 1 to a railway undertaking, at least one of the following conditions shall be complied with: (a) the railway undertaking issues licences only to its own drivers; (b) the railway undertaking does not enjoy exclusivity in the territory concerned for any of the delegated or contracted tasks.			НП	Закон не допушта могућност делегирања надлежности	
19.5.	5. Where a competent authority delegates or contracts tasks, the authorised representative or contractor shall be required, in performing such tasks, to comply with the obligations imposed on competent authorities by this Directive.			НП	Закон не допушта могућност делегирања надлежности	
19.6.	6. Where a competent authority delegates or contracts tasks, it shall set up a system for checking how those tasks have been carried out and shall ensure that the conditions laid down in paragraphs 2, 4 and 5 are complied with.			НП	Закон не допушта могућност делегирања надлежности	

20.1.	1. Persons or bodies accredited under this Directive shall be accredited by an accreditation body appointed by the Member State concerned. The accreditation process shall be based on criteria of independence, competence and impartiality, such as the relevant EN 45 000 series European standards and on the evaluation of a dossier submitted by candidates which provides appropriate evidence of their skills in the area in question.		-	НУ	Одабрана је опција из члана 20.2. Директиве	
20.2.	2. As an alternative to the accreditation provided for in paragraph 1, a Member State may provide that persons or bodies recognised under this Directive shall be recognised by the competent authority or a body appointed by the Member State concerned. Recognition shall be based on criteria of independence, competence and impartiality. However, in cases when the particular competence sought is extremely rare, an exception to this rule shall be allowed after a positive opinion is given by the Commission in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2). The criterion of independence does not apply in the case of the training referred to in Article 23(5) and (6).	01. 61 62 79		ПУ		Лица и тела наведена у чл. 61, 62 и 79. сматрају се признатим у смислу овог закона

20.3.	3. The competent authority shall ensure the publication and updating of a register of persons and bodies which have been accredited or recognised under this Directive.	01. 61.9. 62.15. 79.3.	<p>Дирекција води и ажурира евиденцију о издатим сертификатима из става 5. овог члана и исту објављује на својој интернет страници.</p> <p>Дирекција на свом сајту објављује списак сертификованих испитивача.</p> <p>Списак здравствених установа из става 1. овог члана објављује Дирекција на својој интернет страници.</p>	ПУ		
21.1.	1. The competent authority shall state the reasons for its decisions.	01. 4.1.1.	<p>Дирекција се у свом раду придржава следећих начела:</p> <p>1) обавља своје послове на отворен, недискриминаторски и транспарентан начин, омогућава свим странкама да искажу свој став и наводи разлоге за своје одлуке;</p>			
21.2.	2. The competent authority shall ensure that an administrative appeals procedure is set up allowing employers and drivers to request a review of a decision relating to any application under this Directive.		-	НУ	<p>Што се тиче машиновођа, жалбени поступак је предмет члана 68.6. и 68.7.</p> <p>Законом о управном поступку је предвиђено да се против одлука органа државне управе (а то је Дирекција) може покренути поступак пред судом.</p>	

21.3.	3. Member States shall take the necessary steps to ensure judicial review of the decisions taken by a competent authority.	01. 66.4. 66.15.	<p>Решење о одбијању издавања дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одбијању обнављања и ажурирања дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p>	ПУ		
22.1.	<p>1. The competent authorities shall be required to:</p> <p>(a) keep a register of all licences issued, updated, renewed, amended, expired, suspended, withdrawn or reported lost, stolen or destroyed. This register shall contain the data prescribed in section 4 of Annex I for every licence, which shall be accessible using the national number allotted to each driver. It shall be regularly updated;</p>	01. 70.1. 03. 3.	<p>Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене. Регистар садржи податке из дозвола и податке о периодичним здравственим прегледима.</p> <p>Подаци који се уносе у регистар дозвола сврставају се у четири одељка:</p> <p>1) одељак 1, који садржи податке о тренутном статусу дозволе;</p> <p>2) одељак 2, који садржи податке о издатој дозволи, са елементима из обрасца дозволе;</p> <p>3) одељак 3, који садржи податке о историјату дозволе;</p> <p>4) одељак 4, који садржи податке о испуњењу основних захтева и првим проверама да ли дозвола може да се изда, као и о накнадним проверама да ли дозвола може и даље да важи.</p>	ПУ		

		7.	<p>о историјату додатног уверења; 4) одељак 4, који садржи податке о основним захтевима и првим проверама да ли додатно уверење може да се изда, као и о накнадним проверама које треба да се евидентирају да би додатно уверење могло и даље да важи. Одељак 2 садржи податке о садашњем познавању железничких возила, познавању инфраструктуре и познавању језика, оцењеним на провери стручне оспособљености. Одељак 2 садржи датум следећих очекиваних провера стручне оспособљености. Са датумом наредних провера започиње ново „садашње стање”, а претходни подаци померају се у одељак 4, који садржи историјске податке.</p> <p>Послодавац је дужан да: 2) Дирекцији и другим надлежним државним органима достави тражене податке; 3) доставља информације о подацима из додатних уверења на захтев надлежних органа других држава када пружа услуге у међународном саобраћају;</p>			
--	--	----	---	--	--	--

	<p>(b) cooperate with the competent authority of the Member State where they are domiciled in order to exchange information with the competent authority and give it access to data required;</p> <p>(c) supply information on the content of such certificates to the competent authorities of the other Member States upon their request, when this is required as a consequence of their transnational activities.</p>	<p>70.3.2.</p> <p>70.3.3.</p>				
22.3.	<p>3. Train drivers shall have access to the data concerning them which is stored in the registers of competent authorities and of railway undertakings, and shall be provided with a copy of that data on request.</p>	<p>01.</p> <p>70.4.</p>	<p>Машиновођа има право приступа својим подацима из регистра Дирекције и послодавца, као и право да му се на захтев, без накнаде, доставе ти подаци.</p>	<p>ПУ</p>		
22.4.	<p>4. The competent authorities shall cooperate with the Agency in order to ensure the interoperability of the registers provided for in paragraphs 1 and 2.</p> <p>To this end, by 4 December 2008, the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, the basic parameters of the registers to be set up, such as data to be recorded, their format and the data exchange protocol, access rights, the duration of data</p>			<p>НП</p>	<p>Сарадња са Агенцијом подразумева чланство у ЕУ</p> <p>Обавеза за Комисију</p>	

	retention and the procedures to be followed in cases of bankruptcy. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).					
22.5.	5. The competent authorities, infrastructure managers and railway undertakings shall ensure that the registers provided for in paragraphs 1 and 2 and the modes of operation of such registers comply with Directive 95/46/EC.			НП	Директива 95/46 односи се на заштиту података о личности и није тема ЗОБ-а.	
22.6.	6. The Agency shall ensure that the system set up in paragraph 2(a) and (b) complies with Regulation (EC) No 45/2001.			НП	Обавеза Агенције која се не може прописивати у ЗОБ.	
23.1.	1. The training of drivers shall include a part relating to the licence and reflecting general professional knowledge as described in Annex IV, and a part relating to the certificate and reflecting specific professional knowledge, as described in Annexes V and VI.	01. 64.	Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.	ПУ		Подзаконским актом из члана 64. обухватиће се све одредбе анекса IV, V и VI Директиве.
23.2.	2. The training method shall satisfy the criteria laid down in Annex III.	01. 64.	Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.	ПУ		Подзаконским актом из члана 64. обухватиће се одредбе анекса III Директиве.

23.3.	<p>3. The detailed training objectives are defined in Annex IV for the licence, and in Annexes V and VI for the certificate. These detailed training objectives may be supplemented by either:</p> <p>(a) the relevant TSIs adopted in accordance with Directive 96/48/EC or Directive 2001/16/EC. In this case, the Commission shall ensure consistency between the TSIs and Annexes IV, V and VI; or</p> <p>(b) the criteria proposed by the Agency pursuant to Article 17 of Regulation (EC) No 881/2004. These criteria, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).</p>			НП	Дискреционо право које није искоришћено	
23.4.	<p>4. Pursuant to Article 13 of Directive 2004/49/EC, Member States shall take steps to ensure that candidate drivers have fair and non-discriminatory access to the training needed to fulfil the conditions for obtaining the licence and the certificate.</p>	01. 61.2.	<p>Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.</p>	ПУ		

23.5.	5. Training tasks relating to general professional knowledge as provided for in Article 11(4), linguistic knowledge as provided for in Article 12 and professional knowledge relating to rolling stock as provided for in Article 13(1) shall be performed by persons or bodies accredited or recognised in accordance with Article 20.	01. 61 62 79		ПУ		Лица и тела наведена у чл. 61, 62 и 79. сматрају се признатим у смислу овог закона
23.6.	6. Training tasks relating to infrastructure knowledge as provided for in Article 13(2), including route knowledge and operating rules and procedures, shall be performed by persons or bodies accredited or recognised by the Member State where the infrastructure is located.	01. 61 62 79		ПУ		Лица и тела наведена у чл. 61, 62 и 79. сматрају се признатим у смислу овог закона
23.7.	7. With regard to licences, the general system for the recognition of professional qualifications established by Directive 2005/36/EC shall continue to apply to the recognition of the professional qualifications of drivers who are nationals of a Member State and have obtained their training certificate in a third country.			НП	Ова одредба се односи на државе чланице ЕУ.	

23.8.	8. A process of continuous training shall be set up in order to ensure that staff competences are maintained, in accordance with point 2(e) of Annex III to Directive 2004/49/EC.	01. 63.1. 63.2.	Железнички радници морају се стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати. Стручно усавршавање и проверу стручне оспособљености железничких радника изводи послодавац.	ПУ		
24.1.	1. Member States shall ensure that the necessary measures are taken in order to ensure that investments made by a railway undertaking or an infrastructure manager for the training of a driver do not unduly benefit another railway undertaking or infrastructure manager in the case where that driver voluntarily leaves the former for the latter railway undertaking or infrastructure manager.			НУ	Сви радници, укључујући железничке раднике, могу да напусте једног послодавца и пређу код другог.	
24.2.	2. Particular attention shall be paid to the implementation of this Article in the report provided for in Article 33, in particular as regards point (f) thereof.			НП	Члан 33. односи се на Агенцију	
25.1.	1. The examinations and examiners intended for the purpose of checking the requisite qualifications shall be determined: (a) for the part relating to the licence: by the competent authority when laying down the procedure to be followed to obtain a licence in accordance with Article 14(1);	01. 62.5.	За полагање испита из става 3. овог члана испитиваче утврђују: 1) Дирекција, за издавање дозволе за управљање вучним возилом; 2) послодавац, за издавање додатног уверења.	ПУ		

	(b) for the part relating to the certificate: by the railway undertaking or the infrastructure manager when laying down the procedure to be followed to obtain a certificate in accordance with Article 15.					
25.2.	2. The examinations referred to in paragraph 1 shall be overseen by competent examiners, accredited or recognised in accordance with Article 20, and shall be organised in such a way as to avoid any conflict of interest.	01. 62.6 62.7.	Испите из става 3. овог члана спроводе испитивачи. Организација испита мора да испуни следеће захтеве: 1) у случају да испит спроводе два или више лица, један од њих је задужен за контролу непристрасног спровођења испита;	ПУ		
25.3.	3. Infrastructure knowledge evaluation, including route knowledge and operation rules, shall be performed by persons or bodies accredited or recognised by the Member State where the infrastructure is located.	01. 62.6 62.7. 62.10.	Испите из става 3. овог члана спроводе испитивачи. Организација испита мора да испуни следеће захтеве: 1) у случају да испит спроводе два или више лица, један од њих је задужен за контролу непристрасног спровођења испита; Дирекција прописује ближе услове које морају да испуне испитивачи из става 6. овог члана.	ДУ		

25.4.	4. The examinations referred to in paragraph 1 shall be organised in such a way that any conflict of interests is avoided, without prejudice to the possibility that the examiner may belong to the railway undertaking or infrastructure manager issuing the certificate.	01. 62.8.	Испити из става 3. овог члана организују се на начин да се избегне сваки сукоб интереса, не доводећи у питање могућност да испитивач може припадати послодавцу који издаје додатно уверење из члана 68. овог закона.	ПУ		
25.5.(1)	5. The choice of examiners and examinations may be subject to Community criteria established on the basis of a draft prepared by the Agency. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4).			НП	Обавеза за Агенцију и Комисију	
25.5.(2)	In the absence of such Community criteria, the competent authorities shall establish national criteria.	01. 62.10.	Ближе услове које морају да испуне испитивачи из става 6. овог члана прописује Дирекција.	ПУ		

25.6.	6. There shall be theoretical and practical examinations at the end of the training course. Driving ability shall be assessed during driving tests on the network. Simulators may also be used for examining the application of operational rules and driver performance in particularly difficult situations.	01. 62.3.	По завршеном стручном оспособљавању полаже се теоријски испит из општих стручних знања и теоријски па практични стручни испит из специфичних стручних знања.	ПУ		
26.	The competent authorities shall ensure that all activities associated with training, the assessment of skills and the updating of licences and certificates are the subject of continuous monitoring under a quality standards system. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance Directive 2004/49/EC.	01. 68.14.	Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног уверења машиновођа, водећи рачуна о томе да стручно оспособљавање и усавршавање из члана 62. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ТСИ или националним прописима о безбедности.	ПУ		
27.	1. An independent assessment of the procedures for the acquisition and assessment of professional knowledge and competences, and of the system for the issuing of licences and certificates, shall be carried out in each Member State at intervals of not more than five years. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance with Directive 2004/49/EC. The assessment shall be carried out by qualified persons who are not themselves involved in the activities concerned.	01. 70.6. 70.7.	Независну оцену поступака за стицање и проверу стручног знања и оспособљености, као и система за издавање дозвола и додатних уверења, спроводи Министарство. Одредбе става б. овог члана не односе се на активности које су већ обухваћене системима за управљање безбедношћу које су успоставили железнички превозници и управљачи железничке инфраструктуре у складу са овим законом. Резултати независних оцена	ПУ		

	<p>2. The results of these independent assessments shall be duly documented and brought to the attention of the competent authorities concerned. If necessary, Member States shall take appropriate measures to remedy any shortcomings brought to light by the independent assessment.</p>	70.8.	<p>уредно се документују и достављају Дирекцији. Ако је потребно, предузимају се одговарајуће мере у циљу отклањања недостатака уочених током независне оцене.</p>			
--	---	-------	--	--	--	--

28.	<p>1. The Agency shall, in a report to be presented by 4 June 2009, and taking into account the TSI on operation and traffic management developed under Directives 96/48/EC and 2001/16/EC, identify the profile and tasks of other crew members performing safety-critical tasks whose professional qualifications accordingly contribute to railway safety which should be regulated at Community level by means of a system of licences and/or certificates which may be similar to the system established by this Directive.</p> <p>2. On the basis of this report the Commission shall, by 4 June 2010, present a report and, if appropriate, bring forward a legislative proposal on a certification system for the other crew members referred to in paragraph 1.</p>			НП	Обавеза за Агенцију. Не може се прописивати у ЗОБ.	
-----	--	--	--	----	--	--

29.1.	1. The competent authority may at any time take steps to verify, on board trains operating in its area of jurisdiction, that the train driver is in possession of the documents issued pursuant to this Directive.	01. 66.14 68.13.	<p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом, мора да има код себе дозволу и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p> <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно уверење и дужно је да га покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p>	ПУ		
29.2.	2. Notwithstanding verification as provided for in paragraph 1, in the event of negligence at the workplace the competent authority may verify if the driver in question complies with the requirements set out in Article 13.	01. 116.1.9.	<p>У вршењу инспекцијског надзора инспектор има право и дужност да проверава:</p> <p>9) да ли се у саобраћају на железничкој инфраструктури правилно примењују прописи о посетању 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</p>	ПУ		

		117.1.12.	<p>службеним местима;</p> <p>12) 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 или додатно уверење,</p>			
29.3.	3. The competent authority may carry out enquiries regarding compliance with this Directive by drivers, railway undertakings, infrastructure managers, examiners and training centres pursuing their activities in its area of jurisdiction.	<p>01.</p> <p>4.1.5.</p>	<p>Дирекција се у свом раду придржава следећих начела:</p> <p>5) спроводи надзоре и провере потребне за извршење својих послова и има право да изврши увид у све релевантне документе, као и у објекте, инсталације и опрему управљача инфраструктуре, железничких превозника и других привредних субјеката којима Дирекција издаје исправе прописане овим законом.</p> <p>Дирекција врши надзор над системима за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.</p> <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом, мора да има код себе</p>	ПУ		
		15.1.				

		66.14	<p>дозволу и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p> <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно уверење и дужно је да га покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p>			
		68.13.	<p>Дирекција је дужна да након издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 4. овог члана.</p>			

		61.10.				
29.4.1. 29.4.11	<p>4. If the competent authority finds that a driver no longer satisfies one or more required conditions, it shall take the following measures:</p> <p>(a) if it concerns a licence issued by the competent authority, the competent authority shall suspend the licence. The suspension shall be temporary or permanent depending on the scale of the problems created for rail safety. It shall immediately inform the driver concerned and his employer of its reasoned decision, without prejudice to the right of review provided for in Article 21. It shall indicate the procedure to be followed for recovering the licence;</p>	<p>01.</p> <p>67.2.</p> <p>67.3.</p> <p>67.4.</p>	<p>Дозвола се суспендује ако њен носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове.</p> <p>Дозвола се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије дозволе.</p> <p>Дирекција обавештава носиоца дозволе и његовог послодавца о суспензији или одузимању дозволе.</p>	ПУ		

29.4.1.2	(b) if it concerns a licence issued by a competent authority in another Member State, the competent authority shall approach that authority and provide a reasoned request either that a further inspection be carried out or that the licence be suspended. The requesting competent authority shall inform the Commission and the other competent authorities of its request. The authority that issued the licence in question shall examine the request within four weeks and notify the other authority of its decision. The authority that issued the licence shall also inform the Commission and the other competent authorities of the decision. Any competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending notification of the issuing authority's decision;			НП	Односи се на државе чланице ЕУ	
29.4.1.3	(c) if it concerns a certificate, the competent authority shall approach the issuing body and request either that a further inspection be carried out or that the certificate be suspended. The issuing body shall take appropriate measures and report back to the competent authority within a period of four weeks. The competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending the report of the issuing body, and shall inform the Commission and the other competent authorities thereof.	01. 69.3. 69.4.	<p>Додатно уверење се суспендује ако носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.</p> <p>Додатно уверење се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије додатног уверења или ако носилац и на поновљеним проверама из става 1. овог члана не покаже потребно знање.</p> <p>Издавалац додатног уверења без одлагања обавештава Дирекцију</p>	ПУ		

		<p>69.5.</p> <p>69.6.</p>	<p>о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима.</p> <p>Ако Дирекција, у оквиру надзора из члана 68. став 14. овог закона, утврди да носилац додатног уверења не испуњава прописане услове, наложиће послодавцу да изврши додатну проверу стручне оспособљености носиоца додатног уверења или да суспендује додатно уверење. Послодавац је обавезан да предузме наложене мере и да о томе обавести Дирекцију у року од 30 дана од дана налагања мера.</p> <p>Налог из става 6. овог члана може да садржи и забрану рада машиновођама тог послодавца до доставе траженог обавештења.</p>			
--	--	---------------------------	---	--	--	--

		69.7.				
29.4.2.	At all events, if the competent authority considers that a particular driver creates a serious threat to the safety of the railways, it shall immediately take the necessary action, such as asking the infrastructure manager to stop the train and prohibiting the driver from operating in its area of jurisdiction for as long as necessary. It shall inform the Commission and the other competent authorities of any such decision.	01. 117.1.13.	У вршењу инспекцијског надзора Инспектор је овлашћен да: 13) 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); О утврђеним неправилностима и наложеним мерама инспектор извештава Дирекцију.	ПУ		
		117.2.				
29.4.3.	In all cases the competent authority, or the body designated for this, shall update the register provided for in Article 22.	01. 70.1.	Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене. Послодавац је дужан да: 1) води и ажурира регистар додатних уверења која су издата, ажурирана, суспендована,	ПУ		

		70.3.1.	одузета или пријављена као изгубљена, украдена или уништена,			
--	--	---------	--	--	--	--

29.5.	<p>5. If a competent authority considers that a decision taken by a competent authority in another Member State pursuant to paragraph 4 fails to comply with the relevant criteria, the matter shall be referred to the Commission which shall deliver its opinion within three months. If necessary, corrective measures shall be proposed to the Member State concerned. In the event of disagreement or dispute, the matter shall be referred to the Committee referred to in Article 32(1), and the Commission shall take whatever measures are necessary in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2). A Member State may maintain a prohibition on a driver driving on its territory in accordance with paragraph 4 until the matter is concluded in accordance with this paragraph.</p>			НП	<p>Одредба се не може применити на Републику Србију</p> <p>Није чланица ЕУ и не може да обавештава Комисију</p>	
-------	--	--	--	----	---	--

30.	Without prejudice to any other penalties or procedures established by this Directive, the Member States shall lay down rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for shall be effective, proportionate, non-discriminatory and dissuasive. The Member States shall notify the Commission of those provisions by the date specified in the first subparagraph of Article 36(1) at the latest and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them.	01. 123.1.	<p>Новчаном казном од 700.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:</p> <p>40) железнички радници немају положен стручни испит (члан 60. став 5);</p> <p>41) стручно оспособљава железничке раднике, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 61. став 5. овог закона;</p> <p>42) дозволи обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена (члан 63. став 5);</p> <p>43) вучним возилом управља лице без дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 1);</p> <p>44) умножава дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 12);</p> <p>45) вучним возилом управља лице које не поседује додатно уверење да управља вучним возилом (члан 68. став 2);</p> <p>Новчаном казном од 500.000 до 1.500.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:</p> <p>9) се у управљачници вучног возила не налази машиновођа који има додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре или управљач није унапред обавештен о томе (члан 68. став 5);</p> <p>10) без одлагања не ажурира</p>	ПУ		Обавештавање Комисије је обавеза држава чланица ЕУ
-----	--	---------------	--	----	--	---

		124.1.	<p>додатно уверење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру (члан 68. став 12);</p> <p>11) без одлагања не обавести Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима (члан 69. став 4);</p> <p>12) не предузме мере наложене од стране Дирекције или о томе не обавести ту дирекцију у складу са чланом 69. став 5. овог закона;</p> <p>13) поступи супротно члану 70. став 3. овог закона;</p> <p>14) машиновођи не да право приступа његовим подацима из регистра послодавца или му, на његов захтев, не достави те податке (члан 70. став 4);</p> <p>15) без одлагања не обавести Дирекцију о престанку радног односа машиновође (члан 71. став 1);</p> <p>16) не изда оверену копију додатног уверења или не врати сва документа о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима (члан 71. став 4);</p> <p>Новчаном казном од 20.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице ако:</p> <p>4) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема дозволу или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког</p>			
--	--	--------	---	--	--	--

		125.1.	превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 66. став 14); 5) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема додатно уверење или га не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 68. став 13);			
--	--	--------	---	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--

31.	<p>1. Measures designed to amend non-essential elements of this Directive by adapting the Annexes to scientific and technical progress shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4).</p> <p>2. Where the adaptations concern health and safety conditions, or professional competences, the Commission shall ensure that the social partners are consulted prior to their preparation.</p>			НП	Ове одредбе се односе на задатке Комисије и не могу се прописивати у ЗОБ.	
32.	<p>1. The Commission shall be assisted by the Committee set up by Article 21 of Directive 96/48/EC.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4), and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall</p>			НП	Ове одредбе се односе на задатке Комисије и не могу се прописивати у ЗОБ.	

	<p>apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>4. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1), (2), (4) and (6), and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p>					
33.	<p>The Agency shall evaluate the development of the certification of train drivers in accordance with this Directive. It shall submit to the Commission, not later than four years following the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), a report containing, where appropriate, improvements to be made to the system as regards:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the procedures for issuing licences and certificates; (b) the accreditation of training centres and examiners; (c) the quality system put in place by the competent authorities; (d) the mutual recognition of certificates; (e) the adequacy of the training requirements specified in Annexes IV, V and VI in relation to the market structure and the categories mentioned in Article 4(2)(a); (f) the interconnection of registers and mobility in the employment market. <p>Furthermore, in this report the Agency may, if appropriate, recommend measures regarding the theoretical and practical examination of the professional knowledge of applicants for the harmonised certificate for rolling stock and relevant infrastructure. The Commission shall take appropriate measures on the basis of these recommendations and shall propose, if necessary, changes to this Directive.</p>			НП	Ове одредбе се односе на задатке Агенције и Комисије и не могу се прописивати у ЗОБ.	

34.	<p>By 4 December 2012, the Agency shall examine the possibility of using a smartcard combining the licence and certificates provided for in Article 4, and shall prepare a cost/benefit analysis thereof.</p> <p>Measures designed to amend non-essential elements of this Directive and relating to the technical and operating specifications for such a smartcard shall be adopted on the basis of a draft prepared by the Agency and in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).</p> <p>If the implementation of the smartcard does not entail any modification to this Directive or the Annexes hereto, the specifications of the smartcard shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2).</p>			НП	Ове одредбе се односе на задатке Агенције и не могу се прописивати у ЗОБ.	
35.	<p>Member States shall assist one another in the implementation of this Directive. Competent authorities shall cooperate during this phase of implementation.</p> <p>The Agency shall assist this cooperation and organise appropriate meetings with representatives of the competent authorities.</p>			НП	<p>Србија није држава чланица.</p> <p>Не може да учествује у оваквој сарадњи.</p>	
36.	<p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive before 4 December 2009. They shall forthwith inform the Commission thereof.</p> <p>When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.</p>			НП	Ово се односи на рокове усклађивања националних закона и других прописа држава чланица ЕУ и обавештавање Комисије о томе. Србија није чланица ЕУ.	

	<p>2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive. The Commission shall inform the other Member States thereof.</p> <p>3. The obligations for transposition and implementation of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta as long as no railway system is established within their territory.</p>					
37.	<p>This Directive shall be phased in gradually as indicated below.</p> <p>1. The registers provided for in Article 22 shall be set up within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4).</p> <p>2. (a) Within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), certificates or licences shall be issued in accordance with this Directive to drivers performing cross-border services, cabotage services or freight services in another Member State, or work in at least two Member States, without prejudice to the provisions of point 3.</p> <p>From that same date, all train drivers performing the services listed above, including those not yet licensed or certified in accordance with this Directive, shall comply with the periodic checks provided for in Article 16.</p> <p>(b) Within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all new licences and certificates shall be issued in accordance with this</p>			НП	<p>Слично као за 36.</p> <p>Транспортно тржиште још није отворено за стране превознике.</p> <p>Дискрециона права.</p> <p>Обавезе Комисије и сарадња са Комисијом.</p>	

	<p>Directive, without prejudice to the provisions of point 3.</p> <p>(c) Within seven years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all drivers shall hold licences and certificates in conformity with this Directive. The issuing bodies shall take into account all professional competencies already acquired by each driver in such a way that this requirement does not generate unnecessary administrative and financial burdens. Entitlements to drive previously granted to drivers shall be safeguarded, as far as possible. The issuing bodies may nevertheless decide, for individual drivers or for groups of drivers, as appropriate, that additional examinations and/or training are necessary in order to obtain licences and/or certificates under this Directive.</p> <p>3. Drivers authorised to drive in accordance with the provisions which applied prior to the application of point 2(a) or (b) may continue to pursue their professional activities on the basis of their entitlements, and without applying the provisions of this Directive, for up to seven years from the setting-up of the registers provided for in point 1.</p> <p>In the case of apprentices who started an approved education and training programme or an approved training course prior to the application of point 2(a) or (b), Member States may certify these apprentices in accordance with existing national provisions.</p> <p>For drivers and apprentices referred to in this point, the competent authority or authorities involved may, in exceptional cases, grant exemptions from the</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>medical requirements laid down in Annex II. The validity of any licence issued with such exemption shall be limited to the territory of the Member States concerned.</p> <p>4. Competent authorities, railway undertakings and infrastructure managers shall ensure the gradual application of periodic checks corresponding to those provided for by Article 16 to drivers who do not hold licences and certificates in conformity with this Directive.</p> <p>5. Where a Member State so requests, the Commission shall ask the Agency, in consultation with that Member State, to carry out a cost/ benefit analysis of the application of the provisions of this Directive to train drivers operating exclusively on the territory of that Member State. The cost/benefit analysis shall cover a period of 10 years. This cost/benefit analysis shall be submitted to the Commission within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1.</p> <p>If this cost/benefit analysis shows that the costs of applying the provisions of this Directive to such train drivers outweigh the benefits, the Commission shall, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), adopt a decision within six months following the submission of the results of this cost/benefit analysis. The decision may be that the provisions of point 2(b) and (c) of this Article do not have to be applied to such train drivers for a period of up to 10 years on the territory of the Member State concerned.</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	No later than 24 months prior to the expiry of this temporary exemption period, the Commission, taking into account relevant developments in the railway sector in the Member State concerned, may, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), request the Agency to carry out another cost/benefit analysis, to be submitted to the Commission no later than 12 months prior to the expiry of this temporary exemption period. The Commission shall take a decision in accordance with the procedure described in the second subparagraph of this point.					
38.	This Directive shall enter in force on the day following its publication in the Official Journal of the European Union.			НП	Прелазне и завршне одредбе	
39.	This Directive is addressed to the Member States.			НП	Прелазне и завршне одредбе	
al.1.	1. CHARACTERISTICS OF THE LICENCE The physical characteristics of the train driver's licence must be in conformity with ISO standards 7810 and 7816-1. The card must be made of polycarbonate. The methods for verifying the characteristics of the driving licences to ensure that they are consistent with international standards must comply with ISO standard 10373.	02. a3.I.	I. ФИЗИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ДОЗВОЛЕ ЗА УПРАВЉАЊЕ ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ Дозвола за управљање вучним возилом је формата ID-1, утврђеним у стандарду SRPS ISO/IEC 7810 Идентификационе картице - Физичке карактеристике. Методe за проверу особина дозвола за управљање вучним возилом, како би се осигурало да су оне у складу са стандардом,	ПУ		

			морају да буду усаглашене са стандардом SRPS ISO/IEC 10373-1 Идентификационе картице - Методе испитивања - Део 1: Физичке карактеристике.			
aI.2.	<p>2. CONTENTS OF THE LICENCE The front of the licence must contain:</p> <p>(a) the words ‘Train driver’s licence’ printed in large type in the language or languages of the Member State issuing the licence;</p> <p>(b) the name of the Member State issuing the licence;</p> <p>(c) the distinguishing sign of the Member State issuing the licence in accordance with the country’s ISO 3166 code, printed in negative in a blue rectangle and encircled by 12 yellow stars;</p> <p>(d) information specific to the licence issued, numbered as follows: (i) the surname of the holder; (ii) other name(s) of the holder; (iii) the date and place of birth of the holder; (iv) — the date of issue of the licence, — the date of expiry of the licence, — the name of the issuing authority, — the reference number assigned to the employee by the employer (optional); (v) the number of the licence giving access to data in the national register; (vi) a photograph of the holder; (vii) the signature of the holder; (viii) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);</p> <p>(e) the words ‘European Communities model’ in the language or languages of</p>	<p>02. a3.III.</p>	<p>III. САДРЖИНА ДОЗВОЛЕ ЗА УПРАВЉАЊЕ ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ</p> <p>Дозвола за управљање вучним одговара обрасцу, референтним бојама (Pantone Reflex Blue и Pantone Yellow) и шарама датим у поглављу VI. овог прилога.</p> <p>Дозвола за управљање вучним возилом садржи податке на обе стране.</p> <p>На предњој страни су:</p> <p>а) речи "ДОЗВОЛА ЗА УПРАВЉАЊЕ ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ", на врху;</p> <p>б) идентификациона ознака Републике Србије (RS) у складу са стандардом SRPS EN ISO 3166-1 Кодови за представљање имена земаља и њихових административних јединица - Део 1: Кодови земаља - код алфа-2, беле боје, у плавом правоугаонику у горњем левом углу.</p> <p>в) подаци специфични за издату дозволу за управљање вучним возилом и нумерисани бројевима како следи:</p> <p>1. презиме носиоца дозволе, које мора да се слаже са оним које је наведено у личној карти или пасошу;</p> <p>2. име носиоца дозволе, које мора да се слаже са оним које је наведено у личној карти или пасошу;</p> <p>3. датум и место рођења носиоца дозволе;</p>	ДУ	<p>У документу 02. садржани су сви елементи из aI.2. Директиве изузев одредби под (е) јер Србија није чланица ЕУ.</p> <p>Документ 02. је у потпуности усклађен и са</p> <p>COMMISSION REGULATION (EU) No 36/2010</p> <p>of 3 December 2009</p> <p>on Community models for train driving licences, complementary certificates, certified copies of complementary certificates and application forms for train driving licences, under Directive 2007/59/EC of the European Parliament and the Council</p>	

	<p>the Member State issuing the licence and the words 'Train driving licence' in the other languages of the Community, printed in yellow to form the background of the licence;</p> <p>(f) the reference colours: — blue: Pantone Reflex blue, — yellow: Pantone yellow;</p> <p>(g) additional information, or medical restrictions for use imposed by a competent authority in accordance with Annex II, in code form. The codes shall be decided by the Commission, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2) and on the basis of a recommendation from the Agency.</p>	<p>4a датум издавања дозволе за управљање вучним возилом; 4b датум истека дозволе за управљање вучним возилом; 4c назив органа који је издао дозволу за управљање вучним возилом; 4d референтни број запосленог код његовог послодавца (ако је додељен); 5. број дозволе за управљање вучним возилом, заснован на европском идентификационом броју (EIN - European Identification Number). Пример броја дозволе: RS 71 2017 0025 где су: RS - словни код Републике Србије; 71 - врста документа (дозвола за управљање вучним возилом); 2017 - година издавања; 0025 - редни број издате дозволе у години издавања; 6. фотографија носиоца дозволе; 7. потпис носиоца дозволе. г) застава Републике Србије и речи "РЕПУБЛИКА СРБИЈА", на плавој подлози на дну. На полеђини су подаци специфични за издату дозволу за управљање вучним возилом и нумерисани бројевима како следи: 8. (резервисано); 9. додатни подаци (поља 9a) и здравствена ограничења (поља 9b); 9a додатни подаци се приказују у пољима под бројем 9a у следећем редоследу: a.1 матерњи језик носиоца дозволе; a.2 простор резервисан за орган</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>који издаје дозволу за управљање вучним возилом, за евентуалне друге податке; 9b здравствена ограничења се приказују у пољима 9b кодовима b.1 и b.2 који имају следеће значење: b.1 - обавезно коришћење наочара/сочива; b.2 - обавезно коришћење слушног апарата/апарата за споразумевање. Одговарајући код се уписује у једно од поља, а неупотребљено поље остаје празно. Испод нумерисаних поља дата су значења нумерисаних поља (1 до 9b). На дну задње стране је трака плаве боје.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

a1.3.	<p>3. CERTIFICATE</p> <p>The certificate must contain:</p> <p>(a) the surname of the holder;</p> <p>(b) other name(s) of the holder;</p> <p>(c) the date and place of birth of the holder;</p> <p>(d) — the date of issue of the certificate, — the date of expiry of the certificate, — the name of the issuing authority, — the reference number assigned to the employee by the employer (optional);</p> <p>(e) the number of the licence giving access to data in the national register;</p> <p>(f) a photograph of the holder;</p> <p>(g) the signature of the holder;</p> <p>(h) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);</p> <p>(i) the name and address of the railway undertaking or infrastructure manager for which the driver is authorised to drive trains;</p> <p>(j) the category in which the holder is entitled to drive;</p> <p>(k) the type or types of rolling stock which the holder is authorised to drive;</p> <p>(l) the infrastructures on which the holder is authorised to drive;</p> <p>(m) any additional information or restrictions;</p> <p>(n) language skills.</p>	<p>02.</p> <p>a4.П.</p>	<p>II. САДРЖИНА ДОДАТНОГ УВЕРЕЊА</p> <p>На првој предњој страни приказани су следећи подаци:</p> <p>а) лого железничког предузећа или управљача железничке инфраструктуре;</p> <p>б) број дозволе за управљање вучним возилом коју има носилац додатног уверења;</p> <p>в) речи „ДОДАТНО УВЕРЕЊЕ за управљање одређеним врстама вучних возила на одређеним инфраструктурама”;</p> <p>г) презиме и име носиоца додатног уверења;</p> <p>д) референтни број носиоца додатног уверења, ако је додељен од стране послодавца;</p> <p>ђ) датум издавања и датум истека додатног уверења;</p> <p>е) подаци о субјекту који је издао уверење и печат;</p> <p>ж) за административне сврхе може да се упише интерни деловодни број предузећа.</p> <p>Друга предња страна садржи податке о послодавцу и додатне податке о носиоцу додатног уверења, нумерисане како следи: по уговору, који укључују:</p> <ul style="list-style-type: none"> - назив предузећа, - категорију предузећа (железнички превозник или управљач железничке инфраструктуре); - ако је применљиво, радно место (нпр. погон коме носилац додатног уверења припада), - адресу послодавца (улица и број, поштански број, место и држава); <p>2. Подаци о носиоцу:</p> <ul style="list-style-type: none"> - место рођења (место и држава); - датум рођења; 	<p>ПУ</p>		<p>Документ 03. је у потпуности усклађен и са</p> <p>COMMISSION REGULATION (EU) No 36/2010</p> <p>of 3 December 2009</p> <p>on Community models for train driving licences, complementary certificates, certified copies of complementary certificates and application forms for train driving licences, under Directive 2007/59/EC of the European Parliament and the Council</p>
-------	---	-------------------------	---	-----------	--	---

		<p>- држављанство; - адреса: улица и број, поштански број, место и држава; - потпис и фотографија носиоца додатног уверења. На трећој предњој страни приказани су подаци нумерисани како следи: 3. Категорије вучних возила Категорије вучних возила и врсте возњи за које је носилац додатног уверења овлашћен, приказују се како следи: а) Категорија А - категорија А као универзална категорија, која обухвата маневарске локомотиве, вучна возила радних возова, вучна возила за посебне намене и све друге врсте вучних возила када се користе за маневрисање; - поткатегорије: А1 - маневарске локомотиве; А2 - вучна возила радних возова; А3 - вучна возила за посебне намене; А4 - све друге врсте вучних возила када се користе за маневрисање; А5 - остало, ако се додатно уверење односи на услуге или вучна возила, која нису укључена у претходне поткатегорије, што се прецизира у пољу „Напомене”. б) Категорија Б - категорија Б као универзална категорија, која обухвата вучна возила возова за превоз путника и возова за превоз робе; - поткатегорије: Б1 - вучна возила возова за превоз путника; Б2 - вучна возила возова за превоз робе.</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>Категорија у којој је носилац овлашћен да вози, наводи се попуњавањем одговарајућег поља ако је одабрана универзална категорија, или одговарајућих поља, ако је одабрана једна или више поткатегија. Поља која нису потребна, остају празна.</p> <p>Примери попуњавања:</p> <p>А = универзална категорија А</p> <p>А 1 = категорија А, поткатегија 1</p> <p>А 2 3 = категорија А, поткатегије 2 и 3</p> <p>А 5 = категорија А, поткатегија 5</p> <p>Б = универзална категорија Б</p> <p>Б 2 = категорија Б, поткатегија 2</p> <p>4. Додатни подаци Овај део је резервисан за додатне податке које могу да се захтевају интерним процедурама послодавца.</p> <p>5. Познавање језика У овај део се уноси списак свих језика, осим матерњег језика, који су потребни за рад на одређеној железничкој инфраструктури друге државе а које носилац додатног уверења мора да познаје.</p> <p>6. Ограничења Овај део приказује ограничења у вези карактеристика и</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>способности носиоца додатног уверења у погледу садржине додатног уверења (нпр.: возња дозвољена само при дневном светлу).</p> <p>Ако се ограничења односе на вучна возила (нпр. ограничења брзине при возњи одређених типова локомотива) и/или инфраструктуру, подаци се наводе у облику текста у пољу „Напомене” поред одговарајућег вучног возила или инфраструктуре у пољима 7 или 8.</p> <p>На четвртој (унутрашњој) страни приказују се подаци нумерисани како следи:</p> <p>7. Вучна возила за која је овлашћен да управља У овом делу наводе се типови вучних возила за које је носилац додатног уверења овлашћен да управља, а подаци се приказују у следећим пољима:</p> <ul style="list-style-type: none"> - датум почетка важења одговарајуће оспособљености (по провери стручне оспособљености); - опис сваког типа возног средства; - напомене (оне могу бити жиг који потврђује добијену оспособљеност, рок важења оспособљености или други релевантни подаци, као што су нпр. они наведени у тачки 6. изнад). <p>На петој и шестој (унутрашњој) страни приказују се подаци нумерисани како следи:</p> <p>8. Инфраструктура на којој је овлашћен да вози У овом делу наводе се делови инфраструктуре на којима је</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>носилац додатног уверења овлашћен да вози након стручног оспособљавања.</p> <p>Подаци се приказују у следећим пољима:</p> <ul style="list-style-type: none"> - поље за датум почетка важења одговарајуће оспособљености (по провери стручне оспособљености); - део (делови) инфраструктуре на којој је носилац додатног уверења овлашћен да вози; - напомене (оне могу бити жиг, који потврђује добијену оспособљеност, датум завршетка важења оспособљености или други релевантни подаци, као што су нпр. они наведени у тачки б. изнад). <p>За сваки део инфраструктуре на којој је носилац додатног уверења овлашћен да вози, додају се одговарајући подаци и ограничења.</p>			
aI.4.	<p>4. MINIMUM DATA CONTAINED IN NATIONAL REGISTERS</p> <p>(a) Data relating to the licence: All data appearing on the licence plus data relating to checking requirements set out in Article 11 and 16.</p> <p>(b) Data relating to the certificate: All data appearing on the certificate plus data relating to checking requirements set out in Articles 12, 13 and 16.</p>	<p>01.</p> <p>70.1.</p> <p>70.3.</p>	<p>Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене.</p> <p>Регистар садржи податке из дозвола и податке о периодичним здравственим прегледима.</p> <p>Послодавац је дужан да:</p> <p>1) води и ажурира регистар додатних уверења која су издата, ажурирана, суспендована, одузета или пријављена као изгубљена, украдена или уништена, који садржи податке из додатних уверења, као и податке о периодичним проверама здравствене</p>	ПУ		

			способности и стручне оспособљености;			
aII.1.	<p>1. GENERAL REQUIREMENTS</p> <p>1.1. Drivers must not be suffering from any medical conditions or be taking any medication, drugs or substances which are likely to cause:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a sudden loss of consciousness, — a reduction in attention or concentration, — sudden incapacity, — a loss of balance or coordination, — significant limitation of mobility. <p>1.2. Vision The following requirements as regards vision must be complied with:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aided or unaided distance visual acuity: 1,0; minimum of 0,5 for the worse eye, — maximum corrective lenses: hypermetropia + 5/myopia -8. <p>Derogations are authorised in exceptional cases and after having obtained the opinion of an eye specialist. The medical doctor then</p>	<p>01. 75.2.</p>	<p>Здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања прописује министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра.</p>	<p>ПУ</p>	<p>Подзаконски акт из члана 75.2. прописаће здравствене услове за све железничке раднике, укључујући и машиновође. При томе ће све одредбе из аII. Директиве бити транспоноване.</p>	

	<p>takes the decision,</p> <ul style="list-style-type: none"> — near and intermediate vision: sufficient, whether aided or unaided, — contact lenses and glasses are authorised when periodically checked by a specialist, — normal colour vision: use of a recognised test, such as Ishihara, as well as another recognised test if required, — field of vision: full, — vision for both eyes: effective, — binocular vision: effective, — recognition of colour signals: the test shall be based on recognition of single colours and not on relative differences, — sensitivity to contrasts: good, — no progressive eye diseases, — lens implants, keratotomies and keratectomies are allowed only on condition that they are checked on a yearly basis or at intervals set by the medical doctor, — ability to withstand dazzle, — coloured contact lenses and photochromatic lenses are not allowed. UV filter lenses are allowed. <p>1.3. Hearing and speaking requirements Sufficient hearing confirmed by an audiogram, i.e.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — hearing good enough to hold a phone conversation and to be able to hear warning sounds and radio messages. <p>The following values should be taken as guidelines:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the hearing deficiency must not be higher than 40 dB at 500 and 1 000 Hz, — the hearing deficiency must not be higher than 45 dB at 2 000 Hz for the ear with the worst air conduction of sound, — no anomaly of the vestibular system, — no chronic speech disorder (given the necessity to exchange messages loudly and clearly), 							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

	<p>— the use of hearing aids is allowed in special cases.</p> <p>1.4. Pregnancy In the event of poor tolerance or a pathological condition, pregnancy must be considered to be a reason for the temporary exclusion of drivers. Legal provisions protecting pregnant drivers must be applied.</p>					
aII.2.	<p>2. MINIMUM CONTENT OF THE EXAMINATION BEFORE APPOINTMENT</p> <p>2.1. Medical examinations: — a general medical examination, — examinations of sensory functions (vision, hearing, colour perception), — blood or urine tests, testing among others for diabetes mellitus, insofar as they are necessary to judge the candidate's physical aptitude, — an Electro-Cardiogram (ECG) at rest, — tests for psychotropic substances such as illicit drugs or psychotropic medication and the abuse of alcohol calling into question the fitness for the job, — cognitive: attention and concentration; memory; perception; reasoning, — communication, — psychomotor: reaction time, hand coordination.</p> <p>2.2. Occupational psychological examinations The purpose of the occupational psychological examinations is to assist in the appointment and management of staff. In determining the content of the psychological evaluation, the examination must assess that the applicant driver has no established</p>			ПУ		Као код aII.1.

	occupational psychological deficiencies, particularly in operational aptitudes or any relevant personality factor, which are likely to interfere with the safe exercise of the duties.					
aII.3.	<p>3. PERIODIC EXAMINATIONS AFTER APPOINTMENT</p> <p>3.1. Frequency Medical examinations (physical fitness) must be taken at least every three years up to the age of 55, thereafter every year. In addition to this frequency, the medical doctor accredited or recognised under Article 20 must increase the frequency of examinations if the health of the member of staff so requires. Without prejudice to Article 16(1) an appropriate medical examination must be carried out when there is a reason to doubt that a holder of the licence or certificate no longer fulfils the medical requirements set out in section 1 of Annex II. Physical fitness must be checked regularly and after any occupational accident or any period of absence following an accident involving persons. The medical doctor accredited or recognised under Article 20 can decide to carry out an additional appropriate medical examination, particularly after a period of at least 30 days' sick leave. The employer must ask the medical doctor accredited or recognised under Article 20 to check the physical fitness of the driver if the employer had to withdraw the driver from service for safety reasons.</p>			IV		Као код aII.1.

	<p>3.2. Minimum content of the periodic medical examination</p> <p>If the driver complies with the criteria required for the examination which is carried out before appointment, the periodic examinations must include as a minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a general medical examination, — an examination of sensory functions (vision, hearing, colour perception), — blood or urine tests to detect diabetes mellitus and other conditions as indicated by the clinical examination, — tests for drugs where clinically indicated. <p>In addition, an ECG at rest is also required for train drivers over 40 years of age.</p>					
aIII.	<p>TRAINING METHOD</p> <p>There must be a good balance between theoretical training (classroom and demonstrations) and practical training (on-the-job experience, driving with supervision and driving without supervision on tracks which are closed off for training purposes). Computer-aided training must be accepted for individual learning of the operational rules, signalling situations, etc.</p> <p>The use of simulators, although not obligatory, may be useful for the effective training of drivers; they are particularly useful for training in abnormal working conditions or for rules infrequently applied. They have a particular advantage in their ability to provide learning-by-doing capability for events that cannot be trained in the real world. In principle, simulators of the latest generation must be used.</p> <p>Concerning the acquisition of route knowledge, the approach to be favoured must be where the train driver</p>	01. 64.	Дирекција прописује потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника.	ПУ		<p>Одредбе aIII. су декларативне.</p> <p>Подзаконски акт из члана 64. детаљно ће прописати теоретску и практичну обуку и начин њеног спровођења, узимајући у обзир принципе из aIII.</p>

	<p>accompanies another driver for an appropriate number of journeys along the route, in daylight as well as at night. Videos of the routes as seen from the driver's cab may be used, among other methods, as an alternative training method.</p>				
aIV.	<p>GENERAL PROFESSIONAL KNOWLEDGE AND REQUIREMENTS REGARDING THE LICENCE</p> <p>The objective of the 'general training' is to provide 'general' competence on all aspects that are relevant to the train driver's profession. The general training in this respect will focus on basic knowledge and principles that are applicable independently of the type and nature of rolling stock or infrastructure. It can be organised without practical exercises.</p> <p>Competence with regard to specific types of rolling stock or with regard to safety and operating rules and techniques for a particular infrastructure is not part of 'general' competence. Training to provide specific rolling stock or infrastructure competence relates to the train driver's certificate and is specified in Annexes V and VI.</p> <p>The general training covers subjects (1) to (7) listed below. The order in which they are listed is not an order of priority.</p> <p>The verbs used in the list indicate the nature of the competence expected to be achieved by the trainee. Their meaning is described in the following table: Nature of competence Description</p>	<p>01. 64.</p>	<p>Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.</p>	<p>ПУ</p>	<p>Подзаконски акт из члана 64. детаљно ће прописати захтеве за општу обуку узимајући у обзир све елементе наведене у aIV. Директиве.</p>

	<p>to know, to describe describes the acquisition of knowledge (data, facts) that is needed to understand relationships</p> <p>to understand, to identify describes the identification and memorisation of context, task performance and problem solving in a defined framework</p> <p>(1) A driver's work, the work environment, the driver's role and responsibility in the process of rail operation, the professional and personal demands of the driver's duties</p> <p>(a) to know the general thrust of legislation and rules applicable to rail operation and safety (requirements and procedures regarding the certification of train drivers, dangerous goods, environmental protection, fire protection, etc.),</p> <p>(b) to understand the specific requirements and professional and personal demands (working mainly on one's own, shift work over 24 hour cycle, individual protection and security, reading and updating documents, etc.),</p> <p>(c) to understand behaviours which are compatible with safety-critical responsibilities (medication, alcohol, drugs and other psychoactive substances, illness, stress, fatigue, etc.),</p> <p>(d) to identify the reference and operating documents (e.g. rule book, route book, driver's manual, etc.),</p> <p>(e) to identify the responsibilities and functions of persons involved,</p> <p>(f) to understand the importance of being precise in carrying out duties and in working methods,</p> <p>(g) to understand occupational health and safety (e.g. code of behaviour on and near tracks, code of behaviour for</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>getting on and off the traction unit safely, ergonomics, staff safety rules, personal protective equipment, etc.), (h) to know behavioural skills and principles (stress management, extreme situations, etc.), (i) to know the principles of environmental protection (sustainable driving, etc.).</p> <p>(2) Railway technologies, including safety principles behind operational regulations (a) to know the principles, regulations and provisions regarding safety in rail operation, (b) to identify the responsibilities and functions of persons involved.</p> <p>(3) Basic principles of railway infrastructure (a) to know systematic and structural principles and parameters, (b) to know the general characteristics of tracks, stations, marshalling yards, (c) to know railway structures (bridges, tunnels, points, etc.), (d) to know operating modes (single track, double track operation, etc.), (e) to know signalling and train control systems, (f) to know safety installations (hot-axle box detectors, smoke detectors in tunnels, etc.), (g) to know traction power supply (catenary, third rail, etc.).</p> <p>(4) Basic principles of operational communication (a) to know the significance of communication and the means and procedures for communicating, (b) to identify persons the driver needs to contact and their role and responsibility (staff of the infrastructure</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>manager, working duties of other train staff, etc.), (c) to identify situations/causes that require communication to be initiated, (d) to understand communication methods.</p> <p>(5) Trains, their composition and the technical requirements for traction units, wagons, coaches and other rolling stock (a) to know the generic types of traction (electric, diesel, steam, etc.), (b) to describe the layout of a vehicle (bogies, bodies, driving cab, protection systems, etc.), (c) to know the content and systems of labelling, (d) to know the documentation on train composition, (e) to understand braking systems and performance calculation, (f) to identify train speed, (g) to identify maximum load and forces at the coupler, (h) to know the operation and purpose of the train management system.</p> <p>(6) Hazards involved in railway operations in general (a) to understand the principles governing traffic safety, (b) to know the risks related to railway operation and the various means to be used to mitigate them, (c) to know safety-relevant incidents and understand the required behaviour/reaction, (d) to know the procedures applicable to accidents involving persons (e.g. evacuation).</p> <p>(7) Basic principles of physics (a) to understand forces at the wheel, (b) to identify factors influencing</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	accelerating and braking performance (weather conditions, braking equipment, reduced adhesion, sanding, etc.), (c) to understand principles of electricity (circuits, measuring voltage, etc.).					
aV.	<p>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</p> <p>After completing specific training in relation to rolling stock, drivers must be able to carry out the following tasks:</p> <p>1. TESTS AND CHECKS PRIOR TO DEPARTURE Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — collect the documentation and the necessary equipment, — check the capacities of the traction unit, — check the information entered in the documents on board the traction unit, — ensure, by performing the checks and tests specified, that the traction unit is capable of providing the required traction power, and that the safety equipment is operating, — checking the availability and functionality of the prescribed protection and safety equipments at the handover of a locomotive or at the start of a trip, — perform any routine preventive maintenance operations. <p>2. KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK To operate a locomotive, drivers must be familiar with all the controls and indicators placed at their disposal, in</p>	01. 64.	Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.	ПУ		Подзаконски акт из члана 64. детаљно ће прописати захтеве за полагање стручног испита машиновођа узимајући у обзир све елементе наведене у аV. Директиве.

	<p>particular those concerning:</p> <ul style="list-style-type: none"> — traction, — braking, — traffic safety-related elements. <p>In order to detect and locate anomalies in the rolling stock, report them and determine what is required to repair them, and in certain cases, to take action, drivers must be familiar with:</p> <ul style="list-style-type: none"> — mechanical structures, — suspension and attachment equipment, — running gear, — safety equipment, — fuel tanks, fuel supply system, exhaust equipment, — the meaning of markings on the inside and outside of the rolling stock, in particular the symbols used for the transportation of dangerous goods, — trip registration systems, — electrical and pneumatic systems, — collection of current and high-voltage systems, — communication equipment (ground-to-train radio, etc.), — arrangements of trips, — the constituent parts of the rolling stock, their purpose, and the devices specific to the hauled stocks, in particular the system of stopping the train by venting the brake pipe, — braking system, — the parts specific to traction units, — traction chain, motors and transmission. <p>3. TESTING THE BRAKES</p> <p>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — check and calculate, before departure, that the train’s braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents, — check the functioning of the various 							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

	<p>components of the braking system of the traction unit and of the train, as appropriate, before departure, at start-up and during running.</p> <p>4. OPERATING MODE AND MAXIMUM SPEED OF THE TRAIN IN RELATION TO THE LINE CHARACTERISTICS Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — take note of information given to them before departure, — determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of variables such as speed limits, weather conditions or any signalling changes. <p>5. DRIVING THE TRAIN IN A WAY WHICH DOES NOT DAMAGE INSTALLATIONS OR VEHICLES Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — use all available control systems in accordance with the applicable rules, — start the train taking account of adhesion and power constraints, — apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling stock and installations. <p>6. ANOMALIES Drivers must:</p> <ul style="list-style-type: none"> — be able to be attentive to unusual occurrences concerning the behaviour of the train, — be able to inspect the train and identify signs of anomalies, distinguish between them, react according to their relative importance and try to remedy them, always giving priority to the safety of rail traffic and persons, — know the available means of protection and communication. <p>7. OPERATING INCIDENTS AND</p>							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

	<p>ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS INVOLVING PERSONS Drivers must:</p> <ul style="list-style-type: none"> — be able to take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons on board the train, — be able to determine whether the train is transporting dangerous goods and identify them on the basis of train documents and wagon lists, — know the procedures relating to the evacuation of a train in case of emergency. <p>8. CONDITIONS FOR CONTINUING RUNNING AFTER AN INCIDENT INVOLVING ROLLING STOCK After an incident, drivers must be able to assess whether the vehicle can continue to run and under what conditions, so as to inform the infrastructure manager of those conditions as soon as possible. Drivers must be able to determine if an expert evaluation is necessary before the train can continue.</p> <p>9. IMMOBILISATION OF THE TRAIN Drivers must be able to take measures to ensure that the train, or parts thereof, does not start up or move unexpectedly, even in the most difficult conditions. Furthermore, drivers must have knowledge about measures which can stop a train or parts thereof in case it has started to move unexpectedly.</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

aVI.	<p>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF INFRASTRUCTURE AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</p> <p>Matters relating to infrastructure</p> <p>1. TESTING THE BRAKES Drivers must be able to check and calculate, before departure, that the train's braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents.</p> <p>2. TYPE OF OPERATION AND MAXIMUM TRAIN SPEED ACCORDING TO THE LINE CHARACTERISTICS Drivers must be able to: — take note of information given to them, such as the speed limits or any signalling changes, — determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of the characteristics of the line.</p> <p>3. KNOWLEDGE OF THE LINE Drivers must be able to anticipate problems and react appropriately in terms of safety and other performances, such as punctuality and economic aspects. They must therefore have a thorough knowledge of the railway lines and installations on their route and of any alternative routes agreed on. The following aspects are important: — operational conditions (changes of track, one-way running, etc.), — perform a route check and consult the relevant documents, — identification of tracks that can be used for a given type of running, — the applicable traffic rules and the meaning of the signalling system, — the operations regime,</p>	01. 64.	Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.	ПУ		Подзаконски акт из члана 64. детаљно ће прописати захтеве за полагање стручног испита машиновођа узимајући у обзир све елементе наведене у аVI. Директиве.
------	---	------------	--	----	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> — the block system and associated regulations, — station names and the position, and distance-sighting of stations and signal boxes to adapt driving accordingly, — transition signalling between different operating or power supply systems, — speed limits for the different train categories driven, — topographical profiles, — particular braking conditions, for example on lines with a steep downward gradient, — particular operating features: special signals, signs, departure conditions, etc. <p>4. SAFETY REGULATIONS Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — start the trains only when all prescribed conditions are fulfilled (timetable, start order or signal, operation of signals if required, etc.), — observe track-side and in-cab signals, interpret them immediately and without error, and act as specified, — run the train safely according to the specific modes of operation: apply special modes if instructed, temporary speed restrictions, running in opposite direction, permission to pass signals at danger, switching operations, turns, running through construction sites, etc., — respect scheduled or supplementary stops, and if necessary perform supplementary operations for passengers during these stops, notably opening and closing the doors. <p>5. DRIVING THE TRAIN Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — know the train's position on the line at all times, — apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling 					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>stock and installations, — adjust the running of the train in accordance with the timetable and any orders given on saving energy, taking account of the characteristics of the traction unit, the train, the line and the environment.</p> <p>6. ANOMALIES Drivers must be able to: — be attentive, insofar as train operation permits, to unusual occurrences concerning the infrastructure and the environment: signals, tracks, energy supply, level crossings, track surrounding, other traffic, — know particular distances to clear obstacles, — inform the infrastructure manager as soon as possible of the place and nature of anomalies observed, making sure that the information has been understood, — taking into account the infrastructure, ensure or take measures to ensure the safety of traffic and persons, whenever necessary.</p> <p>7. OPERATING INCIDENTS AND ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS INVOLVING PERSONS Drivers must be able to: — take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons, — determine where to stop the train in the event of a fire and facilitate the evacuation of passengers, if necessary, — provide useful information on the fire as soon as possible if the fire cannot be brought under control by the driver acting alone, — inform the infrastructure manager of these conditions as soon as possible, — assess whether the infrastructure</p>							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

	<p>allows the vehicle to continue to run and under which conditions.</p> <p>8. LANGUAGE TESTS</p> <p>1. Drivers who have to communicate with the infrastructure manager on critical safety issues must have language skills in at least one of the languages indicated by the infrastructure manager concerned. Their language skills must be such that they can communicate actively and effectively in routine, degraded and emergency situations. They must be able to use the messages and communication method specified in the ‘Operations and traffic management’ TSI.</p> <p>2. In order to satisfy the requirements provided for in paragraph 1, drivers must be able to understand (both listening and reading) and to communicate (both speaking and writing) according to level B1 of the Common European Framework of Reference for Languages (CEFR) established by the Council of Europe (1).</p> <p>3. In case of sections between the borders and the stations situated close to the borders and designated for cross border operations, drivers of trains operated by a railway undertaking may be exempted by the infrastructure manager from the requirements of paragraph 2, provided that the following procedure is applied: (a) the railway undertaking shall request a derogation to the infrastructure manager for the concerned drivers. In order to ensure a fair and equal treatment of the applicants, to each submitted request for derogation the infrastructure manager shall apply the same assessment procedure, which shall</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>be part of the network statement;</p> <p>(b) the infrastructure manager shall grant a derogation if the railway undertaking can demonstrate that it has made sufficient arrangements for ensuring communication between the concerned drivers and the staff of the infrastructure manager in routine, degraded and emergency situations, as provided for in paragraph 1;</p> <p>(c) railway undertakings and infrastructure managers shall ensure that the concerned staff is aware of those rules and arrangements and receive appropriate training through their safety management systems.</p>					
aVII.	<p>FREQUENCY OF EXAMINATIONS</p> <p>The minimum frequency of the periodic checks shall be as follows:</p> <p>(a) linguistic knowledge (only for non-native speakers): every three years or after any absence of more than one year;</p> <p>(b) infrastructure knowledge (including route and operation rules knowledge): every three years or after any absence of more than one year on the relevant route;</p> <p>(c) knowledge of rolling stock: every three years.</p>	<p>01.</p> <p>63.3.</p>	<p>Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила, уређаја и језика у случајевима прописаним овим законом.</p>	<p>ДУ</p>	<p>Закон прописује краће рокове провере стручне оспособљености од Директиве.</p>	