

ЗАКОН

О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ И ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ

Члан 1.

У Закону о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, број 104/13), у члану 2. став 1. тачка 1) мења се и гласи:

„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;”

Тачка 3) мења се и гласи:

„3) велика штета је штета код несреће коју тело за истраге процени у износу од најмање два милиона евра;”

У тачки 4) после речи: „заквачених вучних возила” додају се речи: „прописно сигнализован, са припадајућим возним особљем и који саобраћа по прописаним правилима”.

Тачка 5) мења се и гласи:

„5) возно особље је особље вучног возила и возопратно особље;”

После тачке 5) додаје се тачка 5а), која гласи:

„5а) особље вучног возила је заједнички назив за машиновођу, машиновођу за маневар и помоћника машиновође;”

Тачка 6) мења се и гласи:

„6) возопратно особље је заједнички назив за возовођу, кондуктера и возног маневристу;”

Тачка 18) мења се и гласи:

„18) домицилна јединица је организациони део железничког превозника у месту рада возног особља, а привремена домицилна јединица је место где возно особље дужи временски период обавља посао ван домицилне јединице;”

Тачка 21) мења се и гласи:

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

Тачка 26) мења се и гласи:

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

У тачки 28) после речи: „ималац железничког возила је” додају се речи: „физичко или правно лице”.

После тачке 28) додаје се тачка 28а), која гласи:

28а) именовано тело је тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности 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;

У тачки 29) после речи: „саобраћајем возова” додају се речи: „или маневарског састава”.

Тачка 30) мења се и гласи:

„30) 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;”.

Тачка 36) мења се и гласи:

„36) моторни возови су електромоторна кола, електромоторне гарнитуре, дизелмоторна кола и дизелмоторне гарнитуре;”

У тачки 37) речи: „возовима за превоз путника или робе, укључујући сва вучна возила,” замењују се речима: „вучним возилима”.

После тачке 48) додају се тач. 48а) - 48в), које гласе:

„48а) отворена питања означавају техничке аспекте везане за основне захтеве који нису експлицитно обухваћени техничким спецификацијама интероперабилности;

48б) оцењивање погодности за употребу је процес којим се доказује да ли чинилац интероперабилности испуњава услове за погодност за употребу наведене у релевантним техничким спецификацијама интероперабилности;

48в) оцењивање усаглашености је процес којим се доказује да ли су испуњени захтеви наведени у релевантним техничким спецификацијама интероперабилности који се односе на чиниоца интероперабилности;”

У тачки 49) после речи: „утврђује” додају се речи: „техничке инфраструктурне капацитете у станици;”.

У тачки 50) речи: „резултат поделе” замењују се речју: „делови”.

У тачки 51) после речи: „верификације подсистема” додају се речи: „према техничким спецификацијама интероперабилности”.

Тач. 54) - 56) мењају се и гласе:

„54) пуштање у рад су све радње којима се подсистем или железничко возило ставља у употребу;

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

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

У тачки 58) после речи: „управљач инфраструктуре” додају се речи: „(у даљем тексту: управљач)”.

После тачке 58) додаје се тачка 58а), која гласи:

„58а) смањена видљивост је немогућност уочавања сигналних знакова са прописане даљине видљивости за одређене брзине кретања воза.”

У тачки 59) речи: „јединственим техничким прописима” замењују се речима: „техничким спецификацијама интероперабилности”.

У тачки 60) реч: „железничког” брише се.

Члан 2.

Назив изнад члана 8. мења се и гласи:

„Неопходни захтеви”.

У члану 8. став 2. тачка 4) подтачка (4) мења се и гласи:

„(4) пројектовање и експлоатација железничког система не сме довести до недозвољеног нивоа буке у подручјима у близини железничке инфраструктуре нити у управљачници вучног возила,”.

У ставу 3. тачка 1) подтачка (1) алинеја прва мења се и гласи:

„– морају да се предузму одговарајуће мере упозорења на забрану неовлашћеног приступа постројењима,”.

Члан 3.

У глави II. назив одељка 3. мења се и гласи:

„3. Техничке спецификације интероперабилности”.

Члан 4.

У члану 9. став 1. мења се и гласи:

„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.”.

Став 3. мења се и гласи:

„ТСИ објављује Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) у складу са европским техничким спецификацијама.”

Члан 5.

У члану 11. став 1. тачка 1) речи: „ступања на снагу” замењују се речју: „објављивања”, а после речи: „развоја” додаје се реч: „пројекта”.

После става 1. додаје се нови став 2. који гласи:

„Национални железнички технички прописи примењују се у случајевима одступања од ТСИ из става 1. овог члана.”

Досадашњи став 2. који постаје став 3. мења се и гласи:

„Национални железнички технички прописи примењују се и у случају:

- 1) када ТСИ за одговарајући подсистем нису донети;
- 2) у специфичним случајевима за Републику Србију предвиђеним у ТСИ;
- 3) у случајевима „отворених питања”, тј. када технички аспекти везани за основне захтеве нису експлицитно обухваћени у ТСИ;
- 4) за подсистеме за које примена ТСИ није обавезна.”

У досадашњем ставу 3. који постаје став 4. после речи: „Дирекцији” речи: „за железнице (у даљем тексту: Дирекција)” бришу се.

У тачки 2. подтачка (4) после речи: „развоја” додаје се реч: „пројекта”.

Досадашњи став 4. постаје став 5.

Досадашњи ст. 5. и 6. који постају ст. 6. и 7. мењају се и гласе:

„Примљене захтеве за одступањем од ТСИ, заједно са приложеном документацијом из става 4. тачка 2) овог члана, Дирекција доставља Европској комисији, ради даљег поступања у складу са прописима ЕУ.

Дирекција обавештава наручиоца или његовог овлашћеног заступника о одлуци Европске комисије.”

Члан 6.

Назив одељка 4. и члан 12. бришу се.

Члан 7.

У члану 13. став 2. мења се и гласи:

„Одредба става 1. овог члана не спречава стављање на тржиште чиниоце интероперабилности који се користе у друге сврхе.”

Члан 8.

У члану 14. став 2. тачка на крају брише се и додају се речи: „и морају да буду праћени одговарајућим сертификатом.”

Став 5. мења се и гласи:

„У ТСИ се може предвидети прелазни период за железничке производе који су према ТСИ одређени као чиниоци интероперабилности и који су стављени на тржиште пре ступања на снагу ТСИ. Такви чиниоци интероперабилности морају испуњавати захтеве прописане чланом 13. ст. 1. и 2. овог закона.”

Члан 9.

У члану 16. после става 1. додају се нови ст. 2. и 3, који гласе:

„Оцењивање погодности за употребу чинилаца интероперабилности обавезно је ако је прописано одговарајућим ТСИ.

Изузетно од става 2. овог члана, ако оцењивање погодности за употребу чинилаца интероперабилности није прописано одговарајућим ТСИ, то оцењивање се обавља по захтеву произвођача.”

Досадашњи ст. 2. и 3. постају ст. 4. и 5.

Досадашњи став 4. који постаје став 6, мења се и гласи:

„Захтев за експлоатационо испитивање, са одобреним програмом експлоатационог испитивања, управљачу, односно железничком превознику или управљачу индустријске железнице подноси произвођач или његов овлашћени заступник.”

У досадашњем ставу 5. који постаје став 7. број: „4” замењује се бројем: „5”.

Досадашњи став 6. брише се.

Досадашњи став 7. постаје став 8.

Члан 10.

Члан 17. мења се и гласи:

„Члан 17.

Ако се утврди да је декларација о усаглашености непрописно састављена, Дирекција ће од произвођача или његовог овлашћеног заступника

у Републици Србији захтевати да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености и отклони повреду прописа.

Ако се неусаглашеност настави, Дирекција предузима све одговарајуће мере да ограничи или забрани стављање на тржиште предметног чиниоца интероперабилности или налаже његово повлачење са тржишта.

Ако Дирекција утврди да је мало вероватно да ће чинилац интероперабилности, који има декларацију о усаглашености или погодности за употребу и који је стављен на тржиште, испуњавати основне захтеве при намењеној употреби, предузима све потребне кораке за ограничавање његовог поља примене, забрану његове употребе или повлачење са тржишта. Дирекција без одлагања обавештава Европску комисију о предузетим мерама и даје образложење за своју одлуку, наводећи посебно да ли је разлог неусаглашености:

- 1) неиспуњење основних захтева;
- 2) неправилна примена европских спецификација (заједничка техничка спецификација, европско техничко одобрење или национални стандард којим се преноси европски стандард), у случају где се оне примењују;
- 3) неадекватност европских спецификација.

Решење о предузетим мерама, доставља се лицу које је издало декларацију о усаглашености и пријављеном телу које је издало сертификат о усаглашености.

Решење из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.”

Члан 11.

У члану 19. после става 15. додају се ст. 16. и 17, који гласе:

„Министарство надлежно за послове доношења техничких прописа и оцењивања усаглашености, на предлог министарства надлежног за послове саобраћаја, врши пријављивање тела из става 15. овог члана Европској комисији, државама чланицама Европске уније и Генералном секретару OTIF-а, наводећи обим делатности и идентификационе бројеве тела добијених унапред од Европске комисије.

Одузимање одобрења телу за оцену усаглашености које не испуњава услове из става 15. овог члана врши се на начин прописан законом којим се уређују технички прописи за производе и оцењивање усаглашености. О одузетим одобрењима обавештавају се органи и државе из става 16. овог члана.”

Члан 12.

У члану 20. став 6. мења се и гласи:

„Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела као и оцену усаглашености и оцену погодности за употребу елемената подсистема на које су примењени национални железнички технички прописи по поступку прописаном чл. 15. и 19. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела, сертификат о усаглашености и сертификат о погодности за употребу, као исправе о усаглашености.”

Став 8. мења се и гласи:

„Висину таксе из става 7. овог члана утврђује именовано тело.”

У ставу 9. реч: „Дирекција” замењује се речима: „Именовано тело.”

После става 10. додаје се став 11, који гласи:

„До именовања тела за оцену усаглашености, послове именованог тела из овог члана обављаће Дирекција и утврдиће висину таксе за издавање сертификата из става 6. овог члана уз сагласност министарства надлежног за финансије.”

Члан 13.

У члану 22. став 1. мења се и гласи:

„Да би се структурни подсистеми пустили у рад и користили на железничким пругама Републике Србије морају имати дозволу за коришћење коју на прописаном обрасцу издаје Дирекција.”

У ставу 3. тачка 3) мења се и гласи:

„3) да ли су ови подсистеми у сагласности са одредбама релевантних ТСИ у вези експлоатације и одржавања подсистема и/или националних железничких техничких прописа.”

Став 6. мења се и гласи:

„Захтев за издавање дозволе за коришћење могу да поднесу произвођач или његов овлашћени заступник у Републици Србији, железнички превозник, власник возила, ималац возила, управљач и наручилац.”

Став 8. мења се и гласи:

„Поступак издавања дозволе из става 1. овог члана, елементе структурних подсистема на које се примењују национални железнички технички прописи који подлежу оцени усаглашености и погодности за употребу, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац дозволе за коришћење и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем прописује Дирекција.”

Став 9. брише се.

Досадашњи ст. 10-12. постају ст. 9-11.

После става 11. додаје се нови став 12, који гласи:

„Дозволе за коришћење возила издате у складу са овим чланом не доводе у питање друге услове постављене железничким превозницима и управљачима инфраструктуре за експлоатацију тих возила на одговарајућој мрежи кроз захтеве за успостављање система за управљање безбедношћу и поседовањем одговарајућих сертификата о безбедности.”

Члан 14.

У члану 23. став 2. речи: „у форми решења и” бришу се.

Став 7. мења се и гласи:

„Возила која одговарају одобреном типу морају добити појединачне дозволе за коришћење које се издају на основу спроведеног поступка којим се верификује припадност одобреном типу и декларације о усаглашености са одобреним типом возила.”

Члан 15.

У члану 24. додаје се став 1, који гласи:

„Технички преглед возила мора се обавити пре пуштања возила у саобраћај.”

Досадашњи ст. 1-6. постају ст. 2-7.

Члан 16.

У глави III. назив одељка 3. и члан 25. мењају се и гласе:

„3. Дозвола за коришћење подсистема који су усаглашени са ТСИ

Члан 25.

Дозволу за коришћење подсистема који су усаглашени са ТСИ, Дирекција издаје ако је приложена документација о изведеном поступку верификације подсистема у складу са чланом 19. овог закона.”

Члан 17.

У члану 26. став 2. тачка 2) подтачка (1) речи: „члана 22. став 3.” замењују се речима: „члана 18. став 1.”

Став 3. брише се.

Досадашњи став 4. постаје став 3.

Члан 18.

У члану 27. став 4. брише се.

Досадашњи став 5. који постаје став 4. мења се и гласи:

„Подносилац захтева доставља Дирекцији техничку документацију о возилу и његовом предвиђеном коришћењу на мрежи Републике Србије која садржи:

- 1) доказ да је возило добило дозволу за коришћење у држави порекла;
- 2) примерак техничке документације о возилу која прати декларацију о верификацији, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем читања и процене, све док те информације нису усклађене са одговарајућим ТСИ;
- 3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;
- 4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштenu масу по осовини и остала ограничења мреже.”

Досадашњи ст. 6-8. постају ст. 5-7.

Досадашњи став 9. брише се.

Досадашњи ст. 10. и 11. постају ст. 9. и 10.

Члан 19.

Назив одељка 4. и члан 28. мењају се и гласе:

„4. Дозвола за коришћење подсистема који нису усаглашени са ТСИ

Члан 28.

Дирекција издаје дозволу за коришћење структурних подсистема који нису усаглашени са релевантним ТСИ важећим у тренутку њиховог пуштања у рад, укључујући и подсистеме за које важе одступања или где значајан део

основних захтева није наведен у једној или више ТСИ, ако су испуњени следећи услови:

- 1) подсистеми су усклађени са националним железничким техничким прописима и српским и гранским стандардима из области железничког саобраћаја, односно UIC прописима и европским нормама уколико за неки подсистем не постоје национални железнички технички прописи и стандарди;
- 2) подсистеми испуњавају основне захтеве који се на њих односе;
- 3) приложена је документација о спроведеном поступку верификације структурних подсистема.

Дозвола из става 1. овог члана која се односи на возила важи само на мрежи Републике Србије.

Решење о одбијању издавања дозволе за коришћење структурних подсистема који нису усаглашени са ТСИ коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Именовано тело спроводи верификацију подсистема из става 1. овог члана на начин прописан чланом 20. овог закона.

До именовања тела за оцену усаглашености, послове именованог тела из овог члана обављаће Дирекција.”

Члан 20.

У члану 29. став 2. мења се и гласи:

„Параметре које је потребно проверити у вези са издавањем дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ прописале Дирекција.”

Став 3. брише се.

Досадашњи став 4. постаје став 3.

Члан 21.

Члан 30. мења се и гласи:

„Члан 30.

Возила која су одобрена за коришћење у другим државама, а која нису усаглашена са ТСИ, морају имати додатну дозволу за коришћење у Републици Србији. Додатну дозволу издаје Дирекција на начин из члана 22. став 1. овог закона.

Решење о одбијању издавања додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана доставља Дирекцији техничку документацију о возилу заједно са подацима о планираном коришћењу на мрежи Републике Србије.

Документација из става 3. овог члана садржи:

- 1) доказе да је коришћење возила одобрено у држави где је регистровано заједно са документацијом о примењеном поступку да би се показало да возило задовољава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о коришћеним или одобреним одступањима;
- 2) техничке податке, програм одржавања и експлоатационе карактеристике, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим

уређајима, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене;

3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;

4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и друга ограничења мреже.

Параметре које је потребно проверити у вези са издавањем додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ прописаће Дирекција.

Докази из става 4. тач. 1) и 2) овог члана могу се оспорити једино ако Дирекција докаже постојање значајног ризика за безбедност.

Дирекција може захтевати додатне информације, анализе ризика или спровођење тестова на мрежи како би се проверило да ли је документација из става 4. тач. 3) и 4) овог члана у складу са важећим националним железничким техничким прописима.

Дирекција ће, након консултације са подносиоцем захтева, одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних тестова. Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење тестова у року од три месеца од подношења захтева.

Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 1. овог члана:

1) четири месеца након достављања докумената из става 4. овог члана;

2) два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.

Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе из става 1. овог члана, у року из става 9. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе. ”

Члан 22.

У члану 31. став 1. тачка 1) после речи: „члана 27.” додају се речи: „став 2.”

Став 3. мења се и гласи:

„Возила из члана 27. став 2. и возила из става 1. тачка 2) подтачка (2) овог члана која се као половна увозе из иностранства подлежу обавези одобрења типа пре регистрације у Републици Србији.”

Члан 23.

Назив изнад члана 32. мења се и гласи:

„Обнављање или унапређење структурног подсистема”.

У члану 32. став 1. мења се гласи:

„У случају обнове или унапређења структурног подсистема наручилац или произвођач доставља Дирекцији комплетну документацију са описом пројекта, а Дирекција одлучује, узимајући у обзир стратегију имплементације

наведене у релевантним ТСИ, да ли обим радова захтева нову дозволу за коришћење структурног подсистема или нову дозволу за тип возила.”

У ставу 2. после речи: „подсистема” тачка се брише и додају се речи: „а Дирекција одлучује у којој мери је потребно применити ТСИ на предметни подсистем.”

Став 4. мења се и гласи:

„Ако је издата нова дозвола, а приликом њеног издавања нису примењени у потпуности ТСИ, Дирекција доставља информације Европској комисији о:

- 1) разлозима због којих ТСИ нису у потпуности примењени;
- 2) техничким карактеристикама примењеним уместо ТСИ;
- 3) телима која су у случају тих карактеристика надлежна за верификацију подсистема.”

Члан 24.

Члан 35. мења се и гласи:

„Члан 35.

ОТIF и Европска железничка агенција воде регистар типова возила одобрених у државама чланицама.

Дирекција доставља Генералном секретару ОТIF и Европској железничкој агенцији податке о свим одобреним типовима возила у Републици Србији.”

Члан 25.

У члану 36. став 4. реч: „ОТIF” замењује се речју: „Дирекција”.

Члан 26.

У члану 38. став 4. тачка 4) речи: „који могу бити од значаја за Дирекцију” бришу се.

После става 9. додаје се став 10, који гласи:

„Дирекција ближе прописује елементе извештаја из ст. 3 и 6. овог члана.”

Члан 27.

У члану 39. став 6. речи: „или тело које испуњава услове прописане том методом и које је као такво решењем, а по захтеву тог тела, одређено од стране Дирекције” бришу се.

Став 7. мења се и гласи:

„Дирекција може обављати независну оцену правилне примене Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и резултата те примене у следећим случајевима:

- 1) издавање дозволе за коришћење возила;
- 2) издавање додатне дозволе за коришћење возила;
- 3) ажурирање сертификата о безбедности за превоз због промене врсте и обима пословања железничког превозника;
- 4) ажурирање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром због знатних измена инфраструктуре, сигнализације или нападања енергијом или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре;

5) ревидирање сертификата о безбедности за превоз и сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром после знатних промена у прописима о безбедности.”

После става 7. додаје се нови став 8, који гласи:

„За оцену правилне примене Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и резултата те примене коју спроводи Дирекција плаћа се такса.”

Досадашњи ст. 8–19. постају ст. 9–20.

Члан 28.

У члану 43. став 4. брише се.

Члан 29.

У члану 46. став 1. речи: „у форми решења и” бришу се.

Став 8. брише се.

Досадашњи ст. 9-14. постају ст. 8-13.

У ставу 13. речи: „као и о одбијању издавања додатног сертификата – део Б”, бришу се.

Члан 30.

У члану 47. став 1. реч: „реципроцитета” замењује се речима: „потврђених међународних споразума.”

Члан 31.

После члана 48. додаје се назив одељка 2, који гласи:

„2. Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром”.

Члан 32.

Назив изнад члана 49. и члан 49. мењају се и гласе:

„Појам и садржина

Члан 49.

Управљач мора да поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се састоји од:

1) дела којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу управљача;

2) дела којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно одржавање и експлоатацију инфраструктуре.

Као доказ испуњености услова за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром из става 2. тачка 2) овог члана подноси се следеће:

1) документација управљача о ТСИ или деловима ТСИ, националним прописима за безбедност, интерним и другим прописима који се примењују за експлоатацију и одржавање инфраструктуре, запослене и возила, као и како се путем система за управљање безбедношћу осигурава њихово поштовање;

2) документација управљача о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе експлоатације и одржавања железничке инфраструктуре, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;

3) документација управљача о различитим врстама возила која се користе за потребе одржавања инфраструктуре, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење.

У сертификату о безбедности за управљање железничком инфраструктуром наводе се мреже или делови мрежа на које се сертификат односи.”

Члан 33.

У члану 50. став 2. речи: „став 3.” замењују се речима: „став 2. тачка 2.”

У члану 50. после става 2. додаје се став 3, који гласи:

„На издавање и одузимање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице сходно се примењују чл. 51. и 52. овог закона.”

Члан 34.

У члану 51. став 1. речи: „ у форми решења и” бришу се.

Члан 35.

Досадашњи одељак 2. главе VI. постаје одељак 3.

Члан 36.

У члану 54. став 1. тачка 4) мења се и гласи:

„4) нагиб нивелете у станици износи највише: за станицу у правцу до 1‰, а за станицу у кривини до 2,5 ‰;”.

Члан 37.

У члану 57. став 2. после речи: „положаја скретнице” запета се замењује тачком, а речи: „која се контролише” замењују се речима: „Сигнали и скретнице контролишу се”.

Члан 38.

У глави IX. назив одељка 1. мења се и гласи:

„1. Подсистем на који се примењују национални технички прописи.”

Члан 39.

Назив одељка 2. брише се.

Члан 40.

У члану 64. став 3. речи: „ноћу и” замењују се речима: „ноћу или”.

Члан 41.

У глави IX. назив одељка 3. брише се.

Члан 42.

После члана 66. додају се назив одељка 4. и члан 66а, који гласе:

„4. Интероперабилни подсистем

Члан 66а

Интероперабилни подсистем контрола, управљање и сигнализација чини Европски систем за управљање железничким саобраћајем (у даљем тексту: ERTMS).”

Члан 43.

У члану 69. после става 2. додаје се нови став 3, који гласи:

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

Досадашњи ст. 3 - 6. постају ст. 4 - 7.

Члан 44.

У члану 72. став 2. реч: „три” замењује се речју: „једног”.

Члан 45.

Члан 73. мења се и гласи:

„Члан 73.

Железнички превозник за сваки воз води евиденције о возном особљу, саставу, кочењу и кретању воза, као и о догађајима који утичу или би могли утицати на ред вожње воза или безбедност железничког саобраћаја.

Одредбе става 1. овог члана важе и за друге субјекте који покрећу воз.

Управљач води евиденцију о кретању возова на железничкој инфраструктури којом управља.

Врсту и садржину евиденција из ст. 1. и 3. овог члана и начин њиховог вођења прописује Дирекција.”

Члан 46.

У члану 75. став 3. тачка 2) број: „30” замењује се бројем: „28”.

У ставу 3. тачка 3) мења се и гласи:

„3) дебљина венца точка 22 mm.”

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

„Технички услови из ст. 2. и 3. овог члана примењују се и на железничка возила која саобраћају и на осталим пругама ако се на њима налазе аутоматски уређаји путних прелаза.”

Члан 47.

У члану 76. ст. 2 - 4. мењају се и гласе:

„Локомотиве, путничка кола и моторни возови морају бити опремљени уређајима за брзо кочење у случају опасности.

Уређаји за брзо кочење у случају опасности, уграђени у путничким колима и моторним возовима, морају бити лако доступни путницима.

Ручним, притврдним, односно опружним кочницама морају бити опремљена вучна возила и путничка кола.”

Члан 48.

У члану 78. став 1. тачка 3) мења се и гласи:

„3) вучно-одбојнички уређај;”

У тачки 7) реч: „светлосних” замењује се речју: „чеоних”.

У тачки 11) речи: „бочни покретни прозор ради уочавања краја воза” замењују се речима: „камере;”.

После тачке 13) додаје се тачка 14), која гласи:

„14) ручне папуче за обезбеђење од самопокретања.”

У ставу 2. речи: „и моторна кола” бришу се, а речи: „морају да имају” замењују се речима: „мора да има”.

После тачке 4) додаје се тачка 5), која гласи:

„5) помоћно квачило ако има аутоматско и полуаутоматско квачило.”

У ставу 4. реч: „железничког” брише се.

Члан 49.

У члану 80. став 7. после речи: „лице задужено за одржавање” додају се речи: „елементе досијеа о одржавању и вођење досијеа о одржавању прописује Дирекција.”

У ставу 8. реч: „сертификованим” брише се.

Члан 50.

У члану 81. став 2. речи: „у форми решења” замењују се речима: „на обрасцу који је прописао ОТИФ” и додају се речи: „или друго сертификовано тело из Републике Србије или државе уговорнице ОТИФ-а или државе Европске уније”.

Став 3. мења се и гласи:

„Сертификат из става 2. овог члана издаје се са роком важења не дужим од пет година.”

После става 7. додају се ст. 8 - 10, који гласе:

„Дирекција најмање једном годишње, на изабраним географски и функционално репрезентативним локацијама, обавља надзор свих активности лица задужених за одржавање којима је издала сертификат из става 2. овог члана, како би проверила да ли та лица још увек испуњавају захтеве за добијање сертификата.

Уколико Дирекција утврди да лице задужено за одржавање не испуњава захтеве на основу којих му је издат сертификат, тада се заједно са лицем задуженим за одржавање договора о плану за побољшање његовог рада, ограничава обим примене сертификата или суспендује сертификат, у зависности од степена неусаглашености са захтевима за добијање сертификата.

У случају континуираног неиспуњавања захтева за сертификацију или неспровођења плана за побољшање рада, Дирекција решењем ограничава или одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.”

Члан 51.

У члану 82. став 2. мења се и гласи:

„Одржавање возила прописује Дирекција.”.

Члан 52.

После члана 83. додају се назив изнад члана и члан 83а, који гласе:

„Грански стандарди из области железничког саобраћаја

Члан 83а

Дирекција доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја.

Дирекција прописује поступак израде, доношења и објављивања стандарда из области железничког саобраћаја.”

Члан 53.

У члану 86. после става 8. додају се ст. 9-11, који гласе:

„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.

Ако Дирекција провером из става 9. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана не задовољава 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 54.

У члану 88. став 1. реч: „две” замењује се речју: „четири”.

У ставу 2. тачка 2) мења се и гласи:

„2) ако железнички радник због непознавања прописа угрози безбедност саобраћаја;”.

После става 2. додаје се нови став 3, који гласи:

„Редовну и ванредну проверу стручне оспособљености железничких радника обавља послодавац.”

Досадашњи став 3. постаје став 4.

Члан 55.

У члану 90. став 1. после тачке 7) додаје се тачка 8), која гласи:

„8) да једну годину након положеног стручног испита, управља вучним возилом уз присуство другог машиновође.”.

Став 2. брише се.

Члан 56.

У члану 91. став 1. мења се и гласи:

„Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава услове из члана 90. тач. 1), 2), 3), 4), 5) и 7) овог закона.”

У ставу 9. после речи: „у дозволи” додају се речи: „или прописа којим се регулише област железнице.”.

Став 13. брише се.

Досадашњи ст. 14. и 15. постају ст. 13. и 14.

Члан 57.

У члану 93. став 12. мења се и гласи:

„Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе оверену копију додатног овлашћења 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.”

Члан 58.

У члану 95. после става 4. додаје се став 5, који гласи:

„Дирекција ближе прописује елементе регистра из става 1. и регистра из става 3. тачка 1) овог члана.”.

Члан 59.

У члану 102. став 1. после речи: „после сваке” додаје се реч: „озбиљне”.

Члан 60.

У члану 103. став 1. речи: „као и посебне услове које прописује Министар, уз сагласност министра надлежног за послове здравља” бришу се.

Члан 61.

У члану 104. став 2. после речи: „на који је упућен” тачка на крају брише се и додају се речи: „и испунио прописане здравствене услове пре истека обављеног лекарског прегледа.”

Члан 62.

После члана 116. додају се назив изнад члана и члан 116а, који гласе:

„Радно време возног особља које редовно учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају

Члан 116а

Интероперабилни прекогранични саобраћај је саобраћај возова више од 15 km иза границе, за који је железничком превознику потребан додатни сертификат о безбедности за превоз део Б за пружање транспортних услуга у другој држави.

Саобраћај између граничних станица дефинисаних међудржавним споразумима не сматра се интероперабилним прекограничним саобраћајем без обзира на растојање граничних станица од границе.

Услови у вези радног времена возног особља које учествује у инетроперабилном прекограничном саобраћају су:

1) дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи најмање 12 часова у току 24-часовног периода, а изузетно, једном у седам дана, дневни одмор возног особља у домицилној јединици може износити најмање девет часова, при чему се разлика између скраћеног одмора и 12-часовног одмора додаје наредном дневном одмору у домицилној јединици;

2) скраћени дневни одмор не може се одредити између два дневна одмора у обртној јединици;

3) дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање осам непрекидних часова у току 24-часовног периода;

4) после дневног одмора у обртној јединици мора се омогућити дневни одмор у домицилној јединици;

5) ако служба машиновође траје дуже од осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 45 минута. Ако служба машиновође траје између шест и осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 30 минута у току радног дана;

6) коришћење дела одмора у току службе из тачке 5) овог става мора се омогућити између трећег и шестог радног часа;

7) уколико је вучно возило поседнуто и возопратним особљем, железнички превозник утврђује коришћење одмора у току дневне службе у складу са законом којим се уређује рад;

8) возопратно особље има право на одмор у току дневне службе у трајању од најмање 30 минута уколико му служба траје дуже од шест часова;

9) возно особље има право на непрекинути недељни одмор у трајању од најмање 24 часа и 12-часовни дневни одмор из тачке 2) овог става, у току седмодневног периода;

10) време управљања вучним возилом не може прећи девет часова у дневној служби односно осам часова у ноћној служби између два дневна одмора;

11) време управљања вучним возилом не може прећи 80 часова у току периода од две недеље.”

Члан 63.

У члану 125. после става 3. додају се нови ст. 4. и 5, који гласе:

„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.”

Досадашњи ст. 4-6. постају ст. 6-8.

Члан 64.

Назив изнад члана 130. и члан 130. бришу се.

Члан 65.

У члану 133. став 1. тач. 1) и 2) мењају се и гласе:

„1) отуђивати, уништавати, уклањати или оштећивати делове железничке инфраструктуре или делове возила који непосредно утичу на безбедност;

2) отуђивати, уништавати, уклањати или оштећивати делове железничке инфраструктуре или делове возила који посредно утичу на безбедност;”

Члан 66.

У члану 135. став 3. брише се.

Члан 67.

У члану 136. став 3. мења се и гласи:

„Дозвољена маса по осовини на прузи индустријске железнице нормалног колосека износи најмање 16 t, а дозвољена маса по дужном метру износи најмање 6,4 t.”

Члан 68.

У члану 137. став 1. тачка 2) после речи: „(члан 54. и чл. 56-58)” додају се речи: „ изузев техничких услова који су прописани чланом 136. овог закона”.

Члан 69.

У члану 139. после става 2. додаје се нови став 3, који гласи:

„Саобраћајно-технички услови и мере безбедности за прикључење индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру обухватају:

- 1) место прикључења;
- 2) врсту, осигурање и заштиту одвојне скретнице;
- 3) минималну дозвољену масу по осовини и дужном метру на индустријском колосеку;
- 4) неопходна средства везе између надзорне станице и индустријског колосека;
- 5) упознавање особља вучног возила железничког превозника који послужује индустријски колосек са месним приликама на индустријском колосеку;
- 6) упознавање маневарског особља власника, односно корисника индустријског колосека са пословним редом надзорне станице;
- 7) упознавање маневарског особља власника, односно корисника индустријског колосека са пругом, уколико се индустријски колосек прикључује на отворену пругу.”

Досадашњи ст. 3. и 4. постају ст. 4. и 5.

Члан 70.

У члану 140. став 2. брише се.

Члан 71.

У члану 143. став 1. тачка 1) број: „1450” замењује се бројем: „1470”.

У тачки 2) речи: „изузетно 80 m на одстојању испред утоварно/истоварног места;” замењују се речима: „полупречник кривине индустријског колосека може износити и мање од 180 m уз примену посебних конструктивних решења;”.

Члан 72.

Члан 145. мења се и гласи:

„Члан 145.

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

Дирекција прописује садржину акта из става 1. овог члана.”

Члан 73.

У члану 147. став 1. тачка 67) реч: „више” замењује се речју: „мање”.

После тачке 68) додаје се тачка 68а), која гласи:

„68а) не омогући време управљања вучним возилом из члана 116а став 3. овог закона;”.

Тачка 78) мења се и гласи:

„78) поступи супротно члану 133. ст. 1, 2, 3. и 5. овог закона или не закључи уговор из става 7. овог члана;”.

Став 4. мења се и гласи :

„Новчаном казном од 30.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице за прекршај из става 1. тач. 41), 42), 50), 56), 57), 61), 70), 72), 73), 77) , 78) и 81) овог члана.”

Члан 74.

У члану 148. став 1. после тачке 28) додаје се тачка 28а), која гласи:

„28а) ако не обезбеди услове возном особљу у прекограничном саобраћају у складу са чланом 116а став 3. овог закона;”.

Тачка 32) мења се и гласи:

„32) не донесе акт из става 1. члана 145. овог закона”.

Члан 75.

У члану 149. став 1. речи: „80.000 динара” замењују се речима: „150.000 динара”.

Члан 76.

У чл. 2, 9, 10, називу изнад члана 11, чл. 11, 14, 15, називу изнад члана 17, члану 19, називу изнад члана 20, чл. 20, 21, 22, 23, називу изнад члана 25, члану 25, називу изнад члана 26, члану 26, називу изнад члана 27, члану 27, називу изнад члана 28, члану 28, називу изнад члана 29, члану 29, називу изнад члана 30, чл. 30, 31, 32, 33, 36, 39, 41, 42, 44, 45, 49, 80. и 85. скраћенице: „ЈТП” и „ЈТП/ТСИ” замењују се скраћеницом: „ТСИ”.

У члану 2. став 1. тач. 29), 30), 64), чл. 41, 42, 88, 108, 113, називу главе XIII, називу изнад члана 125, чл. 125, 137, називу изнад члана 142, чл. 142, 147. и 148. реч: „инцидент” у одређеном падежу замењује се речју: „незгода” у одговарајућем падежу.

Члан 77.

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

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у члану 97. тач. 6. и 13. Устава Републике Србије којим је, поред осталог, прописано да Република Србија уређује и обезбеђује систем обављања појединих привредних и других делатности.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Разлози за доношење овог закона садржани су у потреби за повећањем безбедности у железничком саобраћају, као и побољшањем интероперабилности железничког система.

Применом Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, број 104/13) уочена је потреба за његовим додатним усклађивањем са законодавством Европске уније, тачније са Директивом Савета 2005/47/EЗ од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника у транспорту (ETF) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору. Имплементацијом ове директиве усаглашавају се радна времена возног особља које редовно учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају са радним временима у земљама Европске уније, путем навођења услова у вези радног времена тог особља, чиме се испуњава обавеза из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније.

Основи разлог доношења овог закона је обезбеђивање развоја и унапређивања безбедности на железницама и побољшавање приступа тржишту железничких транспортних услуга путем измена појединих надлежности Дирекције за железнице кроз обављање независне оцене правилне примене Заједничке безбедносне методе и оцене ризика, као и провере да ли сертификована лица и даље испуњавају услове за поседовање сертификата, уз могућност његовог ограничавања или одузимања.

Јавила се и неопходност увођења додатних појашњења у делу закона који се односи на процес организовања и спровођења рада возног и станичног особља. Такође, указала се и потреба за обједињавањем одредаба које се односе на укрштање железничких пруга и путева кроз њихово пребацавање у Закон о железници. Процењено је и да су казне за физичка лица која крађама угрожавају безбедност на железници мале, па се стога јавила и потреба за поштравањем казних одредаба како би се смањио број крађа на железници.

Такође, изменама и допунама важећег закона биће коригована и терминологија ради бољег усклађивања са другим законима.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

У тексту овог закона термин „јединствени технички прописи” мења се у „техничке спецификације интероперабилности”, обзиром да се овом изменом уводи термин који се користи у европским техничким спецификацијама, као и

обавеза Дирекције за железнице да прописује техничке спецификације интероперабилности.

У члану 1. овог закона дате су уводне одредбе и значење појединих израза.

У чл. 2–12. овог закона објашњен је појам интероперабилности, као и неопходни захтеви, техничке спецификације интероперабилности, чиниоци интероперабилности и подсистеми интероперабилности.

У чл. 13–23. овог закона уређен је појам дозволе за коришћење возила, технички преглед возила, дозволе за коришћење подсистема који нису усаглашени са ТСИ као и оних који јесу, обнављање или унапређење структурног подсистема и одузимање и суспензија дозволе за коришћење возила.

У чл. 24–25. овог закона објашњен је појам регистара железничких возила и инфраструктуре.

У чл. 26–28. овог закона образложено је управљање безбедношћу у железничком саобраћају, заједнички показатељ безбедности, заједничке безбедносне методе, пријављивање националних прописа за безбедност и систем управљања безбедношћу.

У чл. 29–34. овог закона прописан је сертификат о безбедности за превоз и сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

У чл. 35–37. овог закона појашњен је појам инфраструктуре, технички услови и одвајање железничких пруга.

У чл. 38–40. овог закона прописана је контрола, управљање и сигнализација, интероперабилни подсистем, као и подсистем на који се примењују национални технички прописи.

У чл. 41–45. овог закона прописује се начин регулисања и управљања саобраћајем, састав воза, опремање и осветљавање, као и евиденције о возовима.

У чл. 46–52. овог закона објашњен је појам железничких возила и прописани су технички услови за иста, њихово одржавање и побројани су грански стандарди из области железничког саобраћаја.

У чл. 53–62. овог закона прописани су услови које морају испуњавати железнички радници, услови за стицање права на управљање вучним возилом и радно време возног особља у интероперабилном прекограничном саобраћају.

У члану 63. овог закона прописано је истраживање несрећа и незгода, дефинисано тело за истраге и дате су безбедносне препоруке.

У члану 64. овог закона регулисано је укрштање железничких пруга и путева.

У члану 65. овог закона дефинисана је заштита железничке инфраструктуре и возила.

У чл. 66–72. овог закона дефинисана је индустријска железница, индустријски колосеци и туристичко-музејска железница.

У чл. 73–75. овог закона прописане су казнене одредбе.

У члану 76. овог закона скраћенице: „ЈТП” и „ЈТП/ТСИ” у одређеним члановима овог закона замењују се скраћеницом: „ТСИ”.

У члану 77. овог закона прописано је његово ступање на снагу.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА

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

V. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

1. Одређивање проблема које закон треба да реши

Овим законом извршено је додатно усклађивање са законодавством Европске уније и уведена су додатна појашњења појединих одредаба важећег закона.

Закон о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, број 104/13) усклађен је са Директивом 2004/49/ЕЗ о безбедности на железници, Директивом 2007/59/ЕЗ о издавању сертификата машиновођама и Директивом 2008/57/ЕЗ о интероперабилности, посебно у деловима који се односе на: имплементирање техничких спецификација интероперабилности, уређивање материје истраживања несрећа и инцидената, овлашћења пријављеног тела, признавање сертификата о безбедности за превоз који важе у земљама Европске уније, увођење регистра за железничка возила и инфраструктуру, дужност пријављивања националних прописа за безбедност Европској комисији и др. Применом овог закона уочена је потреба за додатним усклађивањем са законодавством Европске уније и увођењем додатних појашњења у деловима који се односе на надлежности Дирекције за железнице и процес организовања и спровођења рада возног и станичног особља. Такође, указала се и потреба за обједињавањем одредаба које се односе на укрштање железничких пруга и путева кроз њихово пребацивање у Закон о железници. Процењено је и да су казне за физичка лица која крађама угрожавају безбедност на железници мале, па се стога јавила потреба за поштравањем казних одредаба како би се смањио број крађа на железници.

Доношење овог закона неопходно је из следећих разлога:

1) усклађивања са Директивом Савета 2005/47/ЕЗ од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника у транспорту (ЕТФ) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору;

2) усклађивања терминологије овог закона са важећим законодавством Републике Србије;

3) потребе за изменама појединих надлежности Дирекције за железнице;

4) усаглашавања са појединим одредбама важећег Закона о железници, у делу који се односи на одржавање путних прелаза;

5) потребе за прецизнијим дефинисањем свих сегмената процеса организовања и спровођења рада возног и станичног особља;

6) неопходности поштравања казних одредаба за физичка лица која крађама угрожавају безбедност на железници;

7) потребе за изменом дана ступања на снагу појединих одредаба закона које се по својој суштини односе на природу сарадње са институцијама Европске уније.

2. Циљеви који се доношењем закона постижу

Разлози за доношење овог закона садржани су у потреби за повећањем безбедности у железничком саобраћају, као и побољшањем интероперабилности железничког система.

Основи циљ доношења овог закона је обезбеђивање развоја и унапређивања безбедности на железницама и побољшавање приступа тржишту железничких транспортних услуга путем измена појединих надлежности Дирекције за железнице кроз обављање независне оцене правилне примене Заједничке безбедносне методе и оцене ризика, као и провере да ли сертифицирана лица и даље испуњавају услове за поседовање сертификата, уз могућност његовог ограничавања или одузимања.

Овим законом се усаглашавају радна времена возног особља које редовно учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају са радним

временима у земљама Европске уније, путем навођења услова у вези радног времена тог особља, чиме ће се испунити обавеза из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније.

Одредбама овог закона повећаће се квалитет организовања и спровођења рада возног и станичног особља кроз потпуно и тачно дефинисање свих сегмената процеса организовања и спровођења рада овог особља. На овај начин избећиће се проблеми који су настајали као последица различитог тумачења тих чланова важећег закона.

Увођењем пооштрених казних одредаба за физичка лица очекује се смањење крађа које за последицу имају угрожавање безбедности на железници.

3. Друге могућности за решавање проблема

Једина могућност за решавање проблема којима се предложени закон бави је управо доношење овог закона. Пошто важећи Закон о безбедности и интероперабилности железнице уређује област безбедности и интероперабилности железнице, и имајући у виду да се предложене измене односе управо на унапређење безбедности, оцењено је да је решавање наведених проблема могуће једино доношењем овог закона.

4. Зашто је доношење закона најбоље за решавање проблема

Доношењем овог закона побољшаће се безбедност и интероперабилност железнице што ће повољно утицати на све заинтересоване стране, а истовремено ће се извршити усклађивање са Директивом Савета 2005/47/ЕЗ од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника у транспорту (ЕТФ) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору, чиме ће се испунити обавеза из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније. Имајући у виду да усклађивање са наведеном Директивом до сада није рађено, односно не постоји законски основ за мобилне раднике у интероперабилном прекограничном саобраћају, било је неопходно кроз измене и допуне закона ово решити. Такође, неке од одредаба су мењане у циљу даљег усаглашавања са директивама Савета, због чега је такође било неопходно да се иде на измене и допуне закона.

5. На кога ће и како утицати предложена решења

Предложена решења ће утицати на повећање безбедности свих учесника у процесу одвијања железничког саобраћаја: управљача железничке инфраструктуре, железничке превознике, власнике и кориснике индустријског колосека, кориснике железничких услуга (грађани, привреда, шпедитери и др.), као и друге који учествују у процесу пружања услуга у железничком саобраћају. Ефикасном применом предложеног закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице биће створени услови за безбедније и несметано одвијање железничког саобраћаја.

Решења наведена у овом закону ће имати позитиван утицај и на привреду Републике Србије у целини, а посебно на железничку индустрију (произвођаче и ремонтере), пошто се предложеним усклађивањем са Директивом Савета 2005/47/ЕЗ доћи до пораста интересовања за саобраћај

железницама како у Републици Србији тако и у оним европским земљама које имају интерес за одвијање железничког саобраћаја преко територије Републике Србије, са могућношћу конкурентности наших фирми и на европском тржишту, издавањем дозвола за коришћење структурних подсистема а не и делова подсистема, који су усаглашени са техничким спецификацијама интероперабилности – ТСИ.

Предложена решења ће највише утицати на Дирекцију за железнице, којој ће, поред досадашњих овлашћења да доноси прописе од значаја за безбедност и интероперабилност железнице, издаје одговарајуће дозволе и сертификате, бити дата и овлашћења да може: у случајевима прописаним законом обављати независну оцену правилне примене Заједничке безбедносне методе и оцену ризика и резултата, обављати надзор ради провере да ли сертифицирана лица још увек испуњавају захтеве за добијање сертификата и решењем ограничити или одузети сертификат.

6. Трошкови које ће примена закона створити грађанима и привреди

Примена овог закона створиће трошкове грађанима и привреди који су везани за трошкове издавања дозвола и сертификата који се издају на основу овог закона, у виду такси чија је наплата предвиђена законом, али ти трошкови су били део и Закона о безбедности и интероперабилности железнице. Дакле, овим законом неће се створити никакви нови трошкови грађанима и привреди.

7. Да ли су позитивни ефекти закона такви да оправдавају трошкове које ће они изазвати

Позитивне последице наведеног закона посматране у односу на трошкове које ће овај закон створити, су такве да оправдавају његово доношење.

Наиме, процењено је да ће позитивни ефекти закона на грађане и привреду далеко превазићи трошкове које ће им његова примена створити у смислу такси које се плаћају на основу овог закона, што се показало и на примеру европских железница.

Конкретно на примени ТСИ у овом закону, заштићен је интерес привредних друштава, односно привреде, утврђивањем могућности одступања од примене ТСИ у одређеним случајевима, а један од случајева може бити и приликом изградње, унапређења, односно обнове постојећег подсистема, уколико би примена ТСИ довела у питање економску оправданост пројекта или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији.

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

Овим законом предвиђено је да оцену усаглашености и верификацију подсистема раде тела за оцену усаглашености. У складу са наведеним, очекује се формирање нових тела која ће се бавити подсистемима железничког саобраћаја.

Такође, побољшаним и прецизираним уређивањем система безбедности и интероперабилности железнице, кроз овај закон, подстаћи ће се интересовање домаћих и страних привредних субјеката за добијање одговарајућих дозвола и сертификата како би могли да испуне услове везане за структурне подсистеме и након тога започну обављање одређених делатности на територији Републике Србије.

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

Током израде овог закона, била је формирана Радна група састављена од представника Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дирекције за железнице, „Железнице Србије” а.д. и Саобраћајног факултета.

О Нацрту закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице одржана је јавна расправа, тако да су сви заинтересовани субјекти имали могућност да се изјасне и доставе сугестије и примедбе на овај закон. Нацрт закона је био објављен и на сајту Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, надлежног за послове саобраћаја као и на порталу е-управе од 21. новембра 2014. године. Јавна расправа је била организована у периоду од 21. новембра до 10. децембра 2014. године у пет градова у Србији и то: у Нишу дана 26. новембра 2014. године, у Новом Саду дана 27.

новембра 2014. године, у Суботици дана 28. новембра 2014. године, у Ужицу дана 3. децембра 2014. године, као и у Београду дана 5. децембра 2014. године.

На јавној расправи од стране учесника је предложено да се из текста Нацрта избаце или коригују поједине измене које се односе на радно време и одморе железничких радника пошто се тим изменама знатно нарушавају услови рада машиновођа, што директно има утицаја на безбедност одвијања железничког саобраћаја. Све ове сугестије је Радне група размотрила након јавне расправе и већина примедба је унета у текст Нацрта закона. Међутим, сугестије које су се односиле на измене дефиниција појединих израза који су употребљени у овом Нацрту закона, није прихваћена из разлога усклађивања са техничко-технолошких појмовима организације железничког саобраћаја.

Такође, коментари и сугестије на текст Нацрта закона су послати и електронским путем од којих су одређене сугестије представника синдиката о радном времену и одморима железничких радника прихваћене.

Предлози и сугестије са јавне расправе који су били усмерени на побољшање предложеног текста Нацрта закона и који су у духу концепта на којима се исти заснива, уграђени су у текст Предлога закона. Такође, на сва постављена питања су дати прецизни одговори који су дали додатна појашњења о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице.

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

Нису потребни додатни капацитети за спровођење овог закона.

Сходно овом закону биће донето пет подзаконских аката који су неопходни за примену закона, од стране Дирекције за железнице којима ће се ближе уредити садржај годишњег извештаја о безбедности за претходну календарску годину, садржина годишњег извештаја о активностима Дирекције за железнице за претходну годину, елементи досијеа о одржавању и вођење досијеа о одржавању, грански стандарди из области железничког саобраћаја и поступак израде, доношења и објављивања стандарда из области железничког саобраћаја. Напомињемо да ће доношењем овог закона бити продужен рок за израду подзаконских аката који су били предвиђени и важећим законом, на две године, имајући у виду да није било могуће, због обимности посла, да сви буду донети у предвиђеном року.

За спровођење овог закона задужени су Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Дирекција за железнице. Доношење овог закона не изискује јачање кадровских капацитета у овим институцијама.

Доношењем овог закона и његовом применом биће формирано тело за оцену усаглашености. До именовања тела за оцену усаглашености, послове именованог тела обављаће Дирекција за железнице. С обзиром на измењене надлежности Дирекције за железнице, очекује се да ће овај државни орган своју унутрашњу организацију ускладити са измењеним одредбама овог закона.

VI. ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА КОЈЕ СЕ МЕНЈАЈУ, ОДНОСНО ДОПУЊУЈУ

Значење појединих израза

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

~~1) аутостоп уређај је уређај за аутоматско заустављање воза код сигнала који показује да је даља вожња забрањена, односно уређај за аутоматску контролу смањења брзине кретања воза од сигнала који показује да је даља вожња дозвољена смањеном брзином;~~

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 МАШИНОВОЋЕ.

2) 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 коју тело за истраге, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра;~~

3) ВЕЛИКА ШТЕТА ЈЕ ШТЕТА КОЈУ ТЕЛО ЗА ИСТРАГЕ 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 СИГНАЛИСАН, СА ПРИПАДАЈУЋИМ ВОЗНИМ ОСОБЉЕМ И КОЈИ САОБРАЋА ПО ПРОПИСАНИМ ПРАВИЛИМА;

~~5) возно особље је особље које поседа воз, тј. особље вучног возила (машиновођа и помоћник машиновође) и возопратно особље;~~

5) ВОЗНО ОСОБЉЕ ЈЕ ОСОБЉЕ ВУЧНОГ ВОЗИЛА И ВОЗОПРАТНО ОСОБЉЕ;

5А) ОСОБЉЕ ВУЧНОГ ВОЗИЛА ЈЕ ЗАЈЕДНИЧКИ НАЗИВ ЗА МАШИНОВОЋУ, МАШИНОВОЋУ ЗА МАНЕВАР И ПОМОЋНИКА МАШИНОВОЋЕ;

~~6) возопратно особље је остало особље у возу, осим машиновође и помоћника машиновође, које помаже да се осигура безбедност воза, путника и ребе;~~

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) или за превоз робе (теретна кола);

8) *вучно возило за посебне намене* је моторно пружно возило, локотрактор, моторно возило за испитивање, одржавање или контролу железничких пруга;

9) *вучно возило* је железничко возило са сопственим погоном (локомотива, моторни воз или вучно возило за посебне намене);

10) *главни истражитељ* је лице које је одговорно за организацију, спровођење и контролу истраге;

11) *додатно овлашћење* 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, чинилаца интероперабилности или елемената 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;~~

18) ДОМИЦИЛНА ЈЕДИНИЦА ЈЕ ОРГАНИЗАЦИОНИ ДЕО ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА У МЕСТУ РАДА ВОЗНОГ ОСОБЉА, А ПРИВРЕМЕНА ДОМИЦИЛНА ЈЕДИНИЦА ЈЕ МЕСТО ГДЕ ВОЗНО ОСОБЉЕ ДУЖИ ВРЕМЕНСКИ ПЕРИОД ОБАВЉА ПОСАО ВАН ДОМИЦИЛНЕ ЈЕДИНИЦЕ;

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

20) *европска спецификација* је заједничка техничка спецификација, европско техничко одобрење или национални стандард којим се преноси европски стандард;

~~21) *железничка мрежа* је скуп железничких пруга на одређеном географском подручју;~~

21) ЖЕЛЕЗНИЧКА МРЕЖА ЈЕ СКУП ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА, СТАНИЦА, ТЕРМИНАЛА И СВИХ ФИКСНИХ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПОСТРОЈЕЊА ПОТРЕБНИХ ЗА ОСИГУРАЊЕ БЕЗБЕДНОГ И КОНТИНУИРАНОГ ФУНКЦИОНИСАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА;

22) *железнички превозник* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вуче возова или који искључиво пружа услугу вуче возова;

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

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

25) *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;

~~26) *железничко службено место* је место на железничкој инфраструктури намењено за извршење задатака организације железничког саобраћаја прописаних пословним редом железничке станице;~~

26) ЖЕЛЕЗНИЧКО СЛУЖБЕНО МЕСТО (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: СЛУЖБЕНО МЕСТО) ЈЕ МЕСТО НА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ НАМЕЊЕНО ЗА ИЗВРШЕЊЕ ЗАДАТАКА ОРГАНИЗАЦИЈЕ И ВРШЕЊА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА;

27) *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;

28) *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;

28А) ИМЕНОВАНО ТЕЛО ЈЕ ТЕЛО ЗА ОЦЕЊИВАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ И ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ ЧИНИЛАЦА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ 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;

~~29) *инцидент-НЕЗГОДА* је догађај који је повезан са саобраћајем возова ИЛИ МАНЕВАРСКОГ САСТАВА и негативно утиче на безбедност саобраћаја;~~

~~30) *истрага* означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, извођење закључака, укључујући у то и утврђивање узрока и, у зависности од случаја, давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и инцидената;~~

30) 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;

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

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

33) *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 ~~ее не може прекорачити~~ НЕ СМЕ БИТИ ПРЕКОРАЧЕНА;

34) *маса по дужном метру* је маса празног или натовареног железничког возила подељена дужином возила, мереном између чеоних површина одбојника или између крајњих делова квачила за возила без одбојника;

35) *маса по осовини* је маса празног или натовареног железничког возила подељена бројем осовина тог возила;

~~36) *моторни возови* су електромоторна кола, електромоторне гарнитуре, дизелмоторна кола, дизелмоторне гарнитуре и шинобуси;~~

36) МОТОРНИ ВОЗОВИ СУ ЕЛЕКТРОМОТОРНА КОЛА, ЕЛЕКТРОМОТОРНЕ ГАРНИТУРЕ, ДИЗЕЛМОТОРНА КОЛА И ДИЗЕЛМОТОРНЕ ГАРНИТУРЕ;

~~37) *машиновођа* је лице способно и овлашћено да управља возовима за превоз путника или робе, укључујући сва вучна возила, ВУЧНИМ ВОЗИЛИМА на самосталан, одговоран и безбедан начин;~~

38) *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;

39) *наручилац* је лице које наручује пројектовање, градњу, обнову или унапређење подсистема (железнички превозник, управљач инфраструктуре, ималац железничког возила или концесионар);

40) *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. Национални прописи за безбедност се пријављују Европској комисији;

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

42) *несрећа* је нежељен или непланиран изненадни 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);

43) *обнова подсистема* је већа замена на подсистему или делу подсистема којом се не мењају његове основне карактеристике;

44) *обртна јединица* је организациони део железничког превозника у месту у коме возно особље прекида рад до почетка следеће смене;

45) *озбиљна несрећа* је судар возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или наношење 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;

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

47) *основни захтеви* су сви услови које треба да испуни железнички систем, подсистем и чинилац интероперабилности, укључујући и интерфејсе;

48) *основни параметри* су сви регулаторни, технички или експлоатациони услови који су кључни за интероперабилност и као такви наведени у предметним ТСИ;

48A) ОТВОРЕНА ПИТАЊА ОЗНАЧАВАЈУ ТЕХНИЧКЕ АСПЕКТЕ ВЕЗАНЕ ЗА ОСНОВНЕ ЗАХТЕВЕ КОЈИ НИСУ ЕКСПЛИЦИТНО ОБУХВАЋЕНИ ТЕХНИЧКИМ СПЕЦИФИКАЦИЈАМА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ;

48Б) ОЦЕЊИВАЊЕ ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ ЈЕ ПРОЦЕС КОЈИМ СЕ ДОКАЗУЈЕ ДА ЛИ ЧИНИЛАЦ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ ЗА ПОГОДНОСТ ЗА УПОТРЕБУ НАВЕДЕНЕ У РЕЛЕВАНТНИМ ТЕХНИЧКИМ СПЕЦИФИКАЦИЈАМА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ;

48В) ОЦЕЊИВАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ ЈЕ ПРОЦЕС КОЈИМ СЕ ДОКАЗУЈЕ ДА ЛИ СУ ИСПУЊЕНИ ЗАХТЕВИ НАВЕДЕНИ У РЕЛЕВАНТНИМ ТЕХНИЧКИМ СПЕЦИФИКАЦИЈАМА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ЧИНИОЦА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ;

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 резултат поделе ДЕЛОВИ железничког система. Подсистеми за које је потребно утврдити основне захтеве могу бити структурни или функционални;

51) *пријављено тело* је тело именовано за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема ПРЕМА ТЕХНИЧКИМ СПЕЦИФИКАЦИЈАМА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: OTIF) или Европској комисији;

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

53) *пројекат у поодмаклој фази развоја* је пројект чији је степен планирања или изградње достигао тачку на којој је промена техничких спецификација неприхватљива због оправданих правних, уговорних, привредних, финансијских, друштвених или еколошких препрека;

~~54) пуштање у рад су све радње којима се подсистем или возило ставља у њихову предвиђену употребу;~~

54) ПУШТАЊЕ У РАД СУ СВЕ РАДЊЕ КОЈИМА СЕ ПОДСИСТЕМ ИЛИ ЖЕЛЕЗНИЧКО ВОЗИЛО СТАВЉА У УПОТРЕБУ;

~~55) региструјући уређај је уређај на вучном возилу за регистровање брзине воза, пређеног пута и других података у току вожње воза;~~

55) РЕГИСТРУЈУЋИ УРЕЂАЈ НА ВУЧНОМ ВОЗИЛУ ЈЕ УРЕЂАЈ ЗА РЕГИСТРОВАЊЕ БРЗИНЕ, ПРЕЂЕНОГ ПУТА И ДРУГИХ ПОДАТАКА У ТОКУ ВОЖЊЕ;

~~56) ред вожње воза је приказ саобраћаја воза одређене врсте, састава и поседа, од полазне до упутне станице који може бити графички и табеларни;~~

56) РЕД ВОЖЊЕ ВОЗА ЈЕ ПЛАНИРАНИ САОБРАЋАЈ ВОЗА ОДРЕЂЕНЕ ВРСТЕ, САСТАВА И ПОСЕДА, ОД ПОЛАЗНЕ ДО УПУТНЕ СТАНИЦЕ КОЈИ СЕ МОЖЕ ПРИКАЗАТИ ГРАФИЧКИ И ТАБЕЛАРНО;

57) *серија* железничких возила је одређени број идентичних железничких возила једног типа;

58) *систем управљања безбедношћу* обухвата организацију и процедуре које успоставља управљач инфраструктуре (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ:

УПРАВЉАЧ) или железнички превозник ради безбедног одвијања железничког саобраћаја;

58А) СМАЊЕНА ВИДЉИВОСТ ЈЕ НЕМОГУЋНОСТ УОЧАВАЊА СИГНАЛНИХ ЗНАКОВА СА ПРОПИСАНЕ ДАЉИНЕ ВИДЉИВОСТИ ЗА ОДРЕЂЕНЕ БРЗИНЕ КРЕТАЊА ВОЗА.

59) *специфични случајеви* су делови железничког система који захтевају посебне одредбе у ~~јединственим техничким прописима~~ ТЕХНИЧКИМ СПЕЦИФИКАЦИЈАМА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ, привремене или коначне, због географских, топографских или урбанистичких ограничења или ограничења која утичу на усклађеност са постојећим системом (железничке пруге и железничке мреже које су изоловане од остатка железничке мреже, товарни профил, ширина колосека, размак оса колосека, железничка возила која су искључиво намењена за локалну, регионалну или историјску употребу и сл.);

60) *станично особље* је особље које обавља послове на подручју железничког службеног места;

61) *техничка документација* је документација о подсистему или чиниоцу интероперабилности која садржи све његове техничке карактеристике, укључујући и упутство за његово коришћење и одржавање;

62) *тип возила* обухвата основне пројектне карактеристике железничког возила одобрене сертификатом о испитивању типа;

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

64) *узроци* су радње, пропусти, догађаји или услови, или њихова комбинација, који су довели до несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ;

65) *UIC прописи* су прописи које доноси Међународна железничка унија;

66) *унапређење подсистема* (реконструкција) је значајнија измена подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове основне карактеристике;

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

68) *чиницац 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;

69) *центар за стручно оспособљавање* је установа сертифицивана за обављање теоретског стручног оспособљавања и његову проверу.

Изрази употребљени у овом закону, а нису предвиђени ставом 1. овог члана, имају значење одређено законом којим се уређује железница.

II. ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ

Основни захтеви

НЕОПХОДНИ ЗАХТЕВИ

Члан 8.

Основни захтеви за обезбеђење интероперабилности обухватају опште и посебне захтеве.

Општи захтеви које мора да испуни железнички систем су:

1) безбедност:

(1) пројектовање, градња, одржавање и надзор компоненти битних за безбедност, а посебно компоненти везаних за кретање воза, морају да осигурају безбедност на нивоу који одговара циљевима постављеним за мрежу, укључујући оне за отежане ситуације,

(2) параметри везани за контакт точак/шина морају задовољавати захтеве стабилности који обезбеђују сигурно кретање највећом допуштеном брзином, а параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој допуштеној брзини,

(3) коришћене компоненте морају током века употребе издржати сва предвиђена нормална или гранична оптерећења и погодним средствима мора да се обезбеди да се последице непредвиђених грешака одрже у одређеним границама,

(4) пројектовање стабилних постројења и возила и избор употребљених материјала морају бити такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и последице ватре и дима,

(4) ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ЕКСПЛОАТАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА НЕ СМЕ ДОВЕСТИ ДО НЕДОЗВОЉЕНОГ НИВОА БУКЕ У ПОДРУЧЈИМА У БЛИЗИНИ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НИТИ УПРАВЉАЧНИЦИ ВУЧНОГ ВОЗИЛА,

(5) сваки уређај предвиђен да се њиме рукује мора бити тако пројектован да се у случају коришћења на предвидив начин, макар и не у складу са датим упутствима, не наруши рад уређаја или здравље и безбедност лица која њиме рукују,

(6) приступачност – подсистеми инфраструктура и подсистеми железничка возила морају бити приступачни особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу у циљу обезбеђења њиховог приступа под истим условима као и осталим лицима, помоћу спречавања постављања препрека и њиховог уклањања, као и применом одговарајућих мера. Ово укључује пројектовање, изградњу, обнову, унапређење, одржавање и експлоатацију односних делова подсистема који су приступачни јавности. Подсистем регулисање и управљање саобраћајем и подсистем телематске апликације за превоз путника морају да предвиде неопходну функционалност потребну да олакшају приступ особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу под истим условима као и осталим лицима, помоћу спречавања постављања препрека и њиховог уклањања, као и применом одговарајућих мера;

2) поузданост и доступност – надзор и одржавање стабилних или покретних компоненти, које су укључене у кретање воза, морају да буду организовани, изведени и квантификовани тако да одрже њихов рад у предвиђеним условима;

3) здравље – материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су у додиру са њима, не могу да се користе у возовима и на железничкој инфраструктури (у даљем тексту: инфраструктура) и морају да се бирају, распоређују и користе тако да се ограничи емисија штетног и опасног дима или гасова, посебно у случају пожара;

4) заштита животне средине:

(1) утицај који успостављање и експлоатација железничког система има на животну средину мора се проценити и узети у обзир у фази пројектовања система, у складу са прописима којима се уређује процена утицаја на животну средину,

(2) материјали који се користе у возовима и на инфраструктури морају да спрече емисију дима или гасова који су штетни и опасни за животну средину, нарочито у случају пожара,

(3) возила и системи за напајање енергијом морају бити пројектовани и грађени на начин да буду електромагнетно компатибилни са постројењима, уређајима и мрежама комуналне инфраструктуре на које би могли да утичу,

(4) експлоатација железничког система мора да поштује постојеће прописе који уређују област заштите од буке,

(5) експлоатација железничког система не може да проузрокује недозвољени ниво вибрација тла за активности и подручја у близини инфраструктуре, при нормалном одржавању;

5) техничка усклађеност – техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно и са карактеристикама возова који се користе у железничком систему. Ако се утврди да се техничка усклађеност инфраструктуре и стабилних постројења са карактеристикама возова који се користе у железничком систему на одређеним деловима мреже постиже уз велике тешкоће, могу да се уведу привремена решења којима се обезбеђује та усклађеност.

Посебни захтеви за поједине подсистеме су:

1) Подсистем инфраструктура:

(1) безбедност:

~~– морају да се предузму одговарајуће мере како би се спречио неовлашћен приступ постројењима,~~

– МОРАЈУ ДА СЕ ПРЕДУЗМУ ОДГОВАРАЈУЋЕ МЕРЕ УПОЗОРЕЊА НА ЗАБРАНУ НЕОВЛАШЋЕНОГ ПРИСТУПА ПОСТРОЈЕЊИМА,

– потребно је да се предузму мере како би се смањила опасност којој су изложене особе, посебно при проласку возова кроз службена места,

– инфраструктура која је доступна јавности мора бити пројектована и грађена на такав начин да се ограничи ризик за безбедност људи (стабилност, пожар, приступ, евакуација, перони и сл.),

– морају се применити мере за осигурање безбедности у дугачким тунелима и на мостовима,

(2) приступачност – делови подсистема инфраструктура који су доступни јавности морају бити приступачни особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу;

2) Подсистем енергија:

(1) безбедност – експлоатација система за снабдевање енергијом не може да наруши безбедност возова и људи (путника, оперативног особља, становника уз железничку пругу и трећих лица),

(2) заштита животне средине – рад система за снабдевање електричном или топлотном енергијом не може да утиче на животну средину изнад утврђених граница,

(3) техничка усклађеност – системи за снабдевање електричном/топлотном енергијом који се користе, морају бити такви да возовима омогуће постизање предвиђених перформанси и да код система за снабдевање електричном енергијом буду усклађени са уређајима за одузимање енергије уграђеним на возове;

3) Подсистем контрола, управљање и сигнализација:

(1) безбедност:

– постројења и процедуре за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогуће кретање возова на нивоу безбедности предвиђеном за ту мрежу,

– системи контроле, управљања и сигнализације морају да омогуће наставак безбедног кретања возова и у отежаним условима,

(2) техничка усклађеност:

– нова инфраструктура и нова возила која се изграде или развију после усвајања усклађених система контроле, управљања и сигнализације, морају бити прилагођени за коришћење тих система,

– уређаји за контролу, управљање и сигнализацију који су уграђени у управљачнице вучних возила морају омогућити нормалан рад у оквиру задатих услова у целом железничком систему;

4) Подсистем железничка возила:

(1) безбедност:

– структура возила и спојева између возила мора бити пројектована на такав начин да се у случају судара или исклизнућа заштите простори за путнике и управљачнице,

– електрични уређаји не могу да угрозе безбедност и функционисање постројења за контролу, управљање и сигнализацију,

– техника кочења и при том настала оптерећења морају да буду усклађени са конструкцијом железничке пруге, објеката на прузи и сигналних система,

– потребно је да се предузму мере које онемогућавају приступ уређајима под напоном,

– у случају опасности одређени уређаји морају да омогуће путницима да обавесте машиновођу, а пратеће особље да ступи у везу са њим,

– системи затварања и отварања врата морају да гарантују безбедност путника,

– излази за случај опасности морају да постоје и да буду посебно означени; морају се применити мере за осигурање безбедности у дугачким тунелима,

– потребно је да се угради независни систем резервног осветљења довољне снаге и капацитета,

– возови морају бити опремљени системом разгласа за комуникацију возног особља са путницима,

(2) поузданост и доступност – опрема возила мора бити пројектована тако да у отежаној ситуацији омогући возу наставак вожње без негативних последица за опрему која остаје у употреби,

(3) техничка усклађеност:

– електрична опрема мора бити усклађена са функционисањем постројења за контролу, управљање и сигнализацију,

– код електричне вуче, карактеристике уређаја за одузимање електричне енергије морају да омогућавају возовима кретање у системима снабдевања енергијом на одређеним железничким пругама,

– карактеристике возила морају бити такве да омогуће кретање на свим железничким пругама на којима је предвиђена њихова употреба, узимајући у обзир климатске услове,

(4) контрола – возови морају бити опремљени уређајем за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тог уређаја и њихова обрада морају да буду хармонизовани,

(5) приступачност – делови подсистема железничка возила који су доступни јавности морају бити приступачни особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу;

5) Подсистем одржавање:

(1) здравље и безбедност – техничка постројења и поступци у радионицама за одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не могу да представљају опасност за здравље и безбедност лица,

(2) заштита животне средине – техничка постројења и поступци у центрима за одржавање не могу да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење,

(3) техничка усклађеност – постројења за одржавање возила морају да омогуће извођење радова на безбедан, нешкодљив и несметан начин на свим возилима за која су пројектована;

6) Подсистем регулисање и управљање саобраћајем:

(1) безбедност:

– усклађеност прописа за одвијање саобраћаја на мрежи, као и квалификације машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем мора бити таква да омогућава безбедан рад, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,

– радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају бити такви да обезбеђују висок ниво безбедности,

(2) поузданост и доступност – радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају бити такви да омогућују висок ниво поузданости и доступности система,

(3) техничка усклађеност – усклађеност прописа за одвијање саобраћаја на мрежи, квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем морају да омогуће ефикасну експлоатацију железничког

система, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,

(4) приступачност – предузимају се одговарајуће мере како би се прописима за одвијање саобраћаја предвидело обезбеђивање приступа особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу;

7) Телематске апликације за услуге у превозу робе и путника:

(1) техничка усклађеност – основни захтеви за телематске апликације осигуравају минимум квалитета услуга путницима и корисницима превоза робе, посебно у смислу техничке усклађености. Код тих апликација потребно је да се обезбеди:

– да базе података, програмска опрема и протоколи за пренос података омогућавају што је могуће већу размену података између различитих апликација и између различитих превозника са изузетком поверљивих пословних информација,

– да је корисницима превоза омогућен једноставан приступ информацијама,

(2) поузданост и доступност – методе коришћења, управљања, ажурирања и одржавања база података, програмске опреме и протокола за пренос података морају да обезбеде ефикасност тих система и одређени квалитет услуга,

(3) здравље – интерфејси корисника и система морају да буду у складу са минималним правилима ергономске и здравствене заштите,

(4) безбедност – за меморисање или пренос релевантних информација за безбедност морају да се обезбеде одговарајући нивои интегритета и поузданости,

(5) приступачност – предузимају се одговарајуће мере да подсистем телематских апликација за услуге превоза путника буде приступачан особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу.

~~3. Јединствени технички прописи~~

3. ТЕХНИЧКЕ СПЕЦИФИКАЦИЈЕ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ

Појам

Члан 9.

~~Јединствени технички прописи (у даљем тексту: ЈТП) су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема конвенционалног железничког система мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система.~~

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.

За сваки подсистем израђује се по један ЈТП ТСИ. Према потреби, један подсистем може бити обухваћен са више ЈТП ТСИ, а један ЈТП-ТСИ може да обухвата неколико подсистема.

~~ЈТП доноси ОТИФ као саставни део Конвенције о међународним железничким превозима (у даљем тексту: СОТИФ).~~

ТСИ ОБЈАВЉУЈЕ ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ДИРЕКЦИЈА) У СКЛАДУ СА ЕВРОПСКИМ ТЕХНИЧКИМ СПЕЦИФИКАЦИЈАМА.

Област примене

Члан 10.

ЈТП ТСИ се примењују на новоизграђена, унапређена или обновљена возила којима се обавља међународни превоз у железничком саобраћају, као и на новоизграђене, унапређене или обновљене железничке пруге на којима саобраћају возови којима се обавља тај превоз.

ЈТП ТСИ се могу примењивати и на возила и железничке пруге које нису обухваћене ставом 1. овог члана.

Одступања од примене ЈТП ТСИ

Члан 11.

Одступања од примене ЈТП ТСИ су дозвољена у следећим случајевима:

1) приликом изградње новог подсистема, унапређења или обнове постојећих подсистема који су, у време ~~ступања на снагу~~ ОБЈАВЉИВАЊА ЈТП, били у поодмаклој фази развоја ПРОЈЕКТА или су већ потписани уговори о извођењу радова;

2) приликом унапређења или обнове постојећег подсистема, када су товарни профил, ширина колосека, међуколосечно растојање или систем електричног напајања у ЈТП ТСИ неусаглашени са спецификацијама постојећег подсистема;

3) приликом изградње, унапређења или обнове постојећег подсистема, уколико би примена ЈТП ТСИ довела у питање економску оправданост пројекта или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији;

4) ако после несреће или природне непогоде услови за брзу обнову железничке мреже, економски или технички, не допуштају делимичну или потпуну примену одговарајућих ЈТП ТСИ.

НАЦИОНАЛНИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ТЕХНИЧКИ ПРОПИСИ ПРИМЕЊУЈУ СЕ У СЛУЧАЈЕВИМА ОДСТУПАЊА ОД ТСИ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА.

~~Национални железнички технички прописи се примењују:~~

- ~~1) у случајевима из става 1. овог члана;~~
- ~~2) када ЈТП за одговарајући подсистем нису донети;~~
- ~~3) у специфичним случајевима за Републику Србију предвиђеним у ЈТП;~~
- ~~4) у случајевима „отворених питања”, тј. када технички аспекти везани за основне захтеве нису експлицитно обухваћени у ЈТП;~~
- ~~5) за подсистеме за које примена ЈТП није обавезна.~~

НАЦИОНАЛНИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ТЕХНИЧКИ ПРОПИСИ ПРИМЕЊУЈУ СЕ И У СЛУЧАЈУ:

- 1) КАДА ТСИ ЗА ОДГОВАРАЈУЋИ ПОДСИСТЕМ НИСУ ДОНЕТИ;
- 2) У СПЕЦИФИЧНИМ СЛУЧАЈЕВИМА ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ ПРЕДВИЂЕНИМ У ТСИ;

3) У СЛУЧАЈЕВИМА „ОТВОРЕНИХ ПИТАЊА”, ТЈ. КАДА ТЕХНИЧКИ АСПЕКТИ ВЕЗАНИ ЗА ОСНОВНЕ ЗАХТЕВЕ НИСУ ЕКСПЛИЦИТНО ОБУХВАЋЕНИ У ТСИ;

4) ЗА ПОДСИСТЕМЕ ЗА КОЈЕ ПРИМЕНА ТСИ НИЈЕ ОБАВЕЗНА.

У случајевима из става 1. овог члана наручилац или његов овлашћени заступник подноси Дирекцији ~~за железнице (у даљем тексту: Дирекција)~~ захтев за одступање, уз који је дужан да приложи:

1) писмено обавештење у односу на предложено одступање;

2) документацију која садржи:

(1) опис подсистема који је предмет одступања, са навођењем кључних датума и географског положаја,

(2) прецизно упућивање на ЈТТ ТСИ (или њихове делове) за које се тражи одступање,

(3) прецизно упућивање на алтернативне одредбе које ће се применити и њихове детаље,

(4) образложење поодмакле фазе развоја ПРОЈЕКТА у случају из става 1. тачка 1) овог члана,

(5) образложење захтева за одступањем, укључујући разлоге техничке, економске, комерцијалне, оперативне, односно административне природе за одступање,

(6) све друге информације којима се образлаже захтев за одступање,

(7) опис мера чије се предузимање предлаже са циљем унапређења интероперабилности пројекта, изузев ако се ради о малом одступању.

У случају из става 1. тачка 1) овог члана, у року од десет месеци од ступања на снагу сваког ЈТТ ТСИ, наручилац доставља Дирекцији списак пројеката који се спроводе, а који се налазе у поодмаклој фази развоја.

~~Примљене захтеве за одступањем од ЈТТ, заједно са приложеном документацијом из става 3. тачка 2) овог члана, Дирекција доставља Генералном секретару ОТИФ, ради даљег поступања у складу са прописима ОТИФ.~~

ПРИМЉЕНЕ ЗАХТЕВЕ ЗА ОДСТУПАЊЕМ ОД ТСИ, ЗАЈЕДНО СА ПРИЛОЖЕНОМ ДОКУМЕНТАЦИЈОМ ИЗ СТАВА 4. ТАЧКА 2) ОВОГ ЧЛАНА, ДИРЕКЦИЈА ДОСТАВЉА ЕВРОПСКОЈ КОМИСИЈИ, РАДИ ДАЉЕГ ПОСТУПАЊА У СКЛАДУ СА ПРОПИСИМА ЕУ.

~~Дирекција обавештава наручиоца или његовог овлашћеног заступника о одлуци ОТИФ.~~

ДИРЕКЦИЈА ОБАВЕШТАВА НАРУЧИОЦА ИЛИ ЊЕГОВОГ ОВЛАШЋЕНОГ ЗАСТУПНИКА О ОДЛУЦИ ЕВРОПСКЕ КОМИСИЈЕ.

4. Техничке спецификације интероперабилности

Члан 12

~~Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) означавају техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система великих брзина мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система.~~

~~За сваки подсистем израђује се по један ТСИ. Према потреби, један подсистем може бити обухваћен са више ТСИ, а један ТСИ може да обухвата неколико подсистема.~~

~~ТСИ доноси Дирекција.~~

~~Одредбе чл. 10. и 11. овог закона сходно се примењују и на област примене и одступања од примене ТСИ.~~

5. Чиниоци интероперабилности

Стављање на тржиште

Члан 13.

Чиниоци интероперабилности могу се стављати на тржиште само ако:

- 1) обезбеђују постизање интероперабилности унутар железничког система и ако испуњавају захтеве из члана 8. овог закона;
- 2) се користе у области за коју су намењени и ако се на одговарајући начин уграђују и одржавају.

~~Одредба става 1. овог члана се не односи на чиниоце интероперабилности који се користе у друге сврхе.~~

ОДРЕДБА СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА НЕ СПРЕЧАВА СТАВЉАЊЕ НА ТРЖИШТЕ ЧИНИОЦЕ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ КОЈИ СЕ КОРИСТЕ У ДРУГЕ СВРХЕ.

Не може се забрањивати, ограничавати или спречавати стављање на тржиште чинилаца интероперабилности 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 декларација о усаглашености и погодности за употребу.

Усаглашеност и погодност за употребу

Члан 14.

Чиниоци интероперабилности испуњавају основне захтеве ако имају декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.

Чиниоци интероперабилности наведени у ~~ЈПП/ТСИ~~ ТСИ подлежу поступцима за оцену усаглашености и погодности за употребу: **И МОРАЈУ ДА БУДУ ПРАЋЕНИ ОДГОВАРАЈУЋИМ СЕРТИФИКАТОМ.**

Чинилац интероперабилности испуњава основне захтеве ако је у складу са условима наведеним у одговарајућем ~~ЈПП/ТСИ~~ ТСИ или припадајућој европској спецификацији развијеној у циљу усклађивања са тим условима.

Резервни делови за подсистеме који су пуштени у рад пре ступања на снагу одговарајућих ~~ЈПП/ТСИ~~ ТСИ могу се уградити у ове подсистеме, а да се не подвргну поступцима из става 2. овог члана.

~~Одредба става 4. овог члана примењује се и у случају железничких производа одређених у ЈПП/ТСИ као чиниоци интероперабилности, а који су~~

већ били одобрени пре ступања на снагу ЈТП/ТСИ, за прелазни период који је одређен у ЈТП/ТСИ.

У ТСИ СЕ МОЖЕ ПРЕДВИДЕТИ ПРЕЛАЗНИ ПЕРИОД ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРОИЗВОДЕ КОЈИ СУ ПРЕМА ТСИ ОДРЕЂЕНИ КАО ЧИНИОЦИ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ И КОЈИ СУ СТАВЉЕНИ НА ТРЖИШТЕ ПРЕ СТУПАЊА НА СНАГУ ТСИ. ТАКВИ ЧИНИОЦИ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ МОРАЈУ ИСПУЊАВАТИ ЗАХТЕВЕ ПРОПИСАНЕ ЧЛАНОМ 13. СТ. 1 И 2. ОВОГ ЗАКОНА.

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу

Члан 15.

У циљу издавања декларације о усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности, произвођач или његов овлашћени заступник примењује одредбе овог закона и релевантних ЈТП/ТСИ ТСИ.

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности обавља пријављено тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.

Пријављено тело потврђује усаглашеност и погодност за употребу чинилаца интероперабилности издавањем сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, након чега произвођач или његов овлашћени заступник издаје декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.

Када се на чиниоце интероперабилности примењују и други прописи, онда декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу мора садржати констатацију да чиниоци интероперабилности испуњавају такође и захтеве из тих прописа.

Сертификати из става 3. овог члана које су издала пријављена тела из држава чланица Европске уније или држава уговорница OTIF признају се у Републици Србији.

Уколико произвођач или његов овлашћени заступник не поступи у складу са одредбама ст. 1. и 4. овог члана, онда је лице које чиниоце интероперабилности ставља на тржиште дужно да испуни те обавезе.

Одредба става 6. овог члана примењује се и на лице које склапа чиниоце интероперабилности или њихове делове из различитих извора или производи чиниоце интероперабилности за властите потребе.

Поступке и модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању 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 прописује Дирекција.

Експлоатационо испитивање

Члан 16.

Основ за оцењивање погодности за употребу чинилаца интероперабилности је експлоатационо испитивање.

ОЦЕЊИВАЊЕ ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ ЧИНИЛАЦА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ОБАВЕЗНО ЈЕ АКО ЈЕ ПРОПИСАНО ОДГОВАРАЈУЋИМ ТСИ.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА, АКО ОЦЕЊИВАЊЕ ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ ЧИНИЛАЦА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ НИЈЕ ПРОПИСАНО ОДГОВАРАЈУЋИМ ТСИ, ТО ОЦЕЊИВАЊЕ СЕ ОБАВЉА ПО ЗАХТЕВУ ПРОИЗВОЂАЧА.

Произвођач саставља програм експлоатационог испитивања.

Пријављено тело одобрава програм експлоатационог испитивања.

~~Захтев за експлоатационо испитивање, са одобреним програмом експлоатационог испитивања, управљачу инфраструктуре (у даљем тексту: управљач), односно железничком превознику подноси произвођач или његов овлашћени заступник.~~

ЗАХТЕВ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИОНО ИСПИТИВАЊЕ, СА ОДОБРЕНИМ ПРОГРАМОМ ЕКСПЛОАТАЦИОНОГ ИСПИТИВАЊА, УПРАВЉАЧУ ОДНОСНО ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗНИКУ ИЛИ УПРАВЉАЧУ ИНДУСТРИЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ ПОДНОСИ ПРОИЗВОЂАЧ ИЛИ ЊЕГОВ ОВЛАШЋЕНИ ЗАСТУПНИК.

Захтев из става 4. 5. овог члана може се поднети после издавања сертификата о усаглашености и декларације о усаглашености.

~~Управљач је дужан да омогући почетак захтеваног експлоатационог испитивања у року од три месеца од дана подношења захтева.~~

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

Висина цене из става 7. 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.

Неусаглашеност чинилаца интероперабилности са ~~ТП/ТСИ~~ ТСИ

Члан 17.

~~Дирекција има право да ограничи подручје употребе чиниоца интероперабилности, забрани његову даљу употребу или да наложи његово повлачење са тржишта уколико се утврди да:~~

- ~~1) је декларација о усаглашености непрописно издата;~~
- ~~2) чинилац интероперабилности који има декларацију о усаглашености или погодности за употребу и који се користи за утврђену намену не испуњава основне захтеве;~~
- ~~3) су неправилно примењене европске спецификације у случају где се оне примењују;~~
- ~~4) је европска спецификација неадекватна;~~
- ~~5) лице које је издало декларацију о усаглашености није довело чиниоца интероперабилности у стање усаглашености у року који одреди Дирекција.~~

~~Решење о предузетим мерама, доставља се лицу које је издало декларацију о усаглашености и пријављеном телу које је издало сертификат о усаглашености.~~

~~Решење из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.~~

~~О предузетим мерама из става 1. овог члана и разлозима за њихову примену Дирекција обавештава Европску комисију.~~

АКО СЕ УТВРДИ ДА ЈЕ ДЕКЛАРАЦИЈА О УСАГЛАШЕНОСТИ НЕПРОПИСНО САСТАВЉЕНА, ДИРЕКЦИЈА ЋЕ ОД ПРОИЗВОЂАЧА ИЛИ ЊЕГОВОГ ОВЛАШЋЕНОГ ЗАСТУПНИКА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ ЗАХТЕВАТИ, ДА ДОВЕДЕ ЧИНИЛАЦ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ У СТАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ И ОТКЛОНИ ПОВРЕДУ ПРОПИСА.

АКО СЕ НЕУСАГЛАШЕНОСТ НАСТАВИ, ДИРЕКЦИЈА ПРЕДУЗИМА СВЕ ОДГОВАРАЈУЋЕ МЕРЕ ДА ОГРАНИЧИ ИЛИ ЗАБРАНИ СТАВЉАЊЕ НА ТРЖИШТЕ ПРЕДМЕТНОГ ЧИНИОЦА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ИЛИ НАЛАЖЕ ЊЕГОВО ПОВЛАЧЕЊЕ СА ТРЖИШТА.

АКО ДИРЕКЦИЈА УТВРДИ ДА ЈЕ МАЛО ВЕРОВАТНО ДА ЋЕ ЧИНИЛАЦ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ, КОЈИ ИМА ДЕКЛАРАЦИЈУ О УСАГЛАШЕНОСТИ ИЛИ ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ И КОЈИ ЈЕ СТАВЉЕН НА ТРЖИШТЕ, ИСПУЊАВАТИ ОСНОВНЕ ЗАХТЕВЕ ПРИ НАМЕЊЕНОЈ УПОТРЕБИ, ПРЕДУЗИМА СВЕ ПОТРЕБНЕ КОРАКЕ ЗА ОГРАНИЧАВАЊЕ ЊЕГОВОГ ПОЉА ПРИМЕНЕ, ЗАБРАНУ ЊЕГОВЕ УПОТРЕБЕ ИЛИ ПОВЛАЧЕЊЕ СА ТРЖИШТА. ДИРЕКЦИЈА БЕЗ ОДЛАГАЊА ОБАВЕШТАВА ЕВРОПСКУ КОМИСИЈУ О ПРЕДУЗЕТИМ МЕРАМА И ДАЈЕ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ЗА СВОЈУ ОДЛУКУ, НАВОДЕЋИ ПОСЕБНО ДА ЛИ ЈЕ РАЗЛОГ НЕУСАГЛАШЕНОСТИ:

1) НЕИСПУЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ЗАХТЕВА;

2) НЕПРАВИЛНА ПРИМЕНА ЕВРОПСКИХ СПЕЦИФИКАЦИЈА (ЗАЈЕДНИЧКА ТЕХНИЧКА СПЕЦИФИКАЦИЈА, ЕВРОПСКО ТЕХНИЧКО ОДОБРЕЊЕ ИЛИ НАЦИОНАЛНИ СТАНДАРД КОЈИМ СЕ ПРЕНОСИ ЕВРОПСКИ СТАНДАРД), У СЛУЧАЈУ ГДЕ СЕ ОНЕ ПРИМЕЊУЈУ;

3) НЕАДЕКВАТНОСТ ЕВРОПСКИХ СПЕЦИФИКАЦИЈА.

РЕШЕЊЕ О ПРЕДУЗЕТИМ МЕРАМА, ДОСТАВЉА СЕ ЛИЦУ КОЈЕ ЈЕ ИЗДАЛО ДЕКЛАРАЦИЈУ О УСАГЛАШЕНОСТИ И ПРИЈАВЉЕНОМ ТЕЛУ КОЈЕ ЈЕ ИЗДАЛО СЕРТИФИКАТ О УСАГЛАШЕНОСТИ.

РЕШЕЊЕ ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА КОНАЧНО ЈЕ У УПРАВНОМ ПОСТУПКУ И ПРОТИВ ЊЕГА СЕ МОЖЕ ПОКРЕНУТИ СПОР ПРЕД УПРАВНИМ СУДОМ.

6. Подсистеми

Пуштање у рад

Члан 18.

Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени на начин којим се испуњавају основни захтеви који се

односе на њих када се интегришу у железнички систем, при чему се нарочито проверава:

- 1) техничка усклађеност ових подсистема са системом у који се интегришу;
- 2) безбедна интеграција ових подсистема од стране управљача и железничког превозника применом мера за контролу ризика.

Не може се забрањивати, ограничавати или спречавати изградња, пуштање у рад и експлоатација структурних подсистема који чине железнички систем и испуњавају основне захтеве, а посебно се не може захтевати поновно вршење провера које су већ извршене:

- 1) у оквиру поступка за стицање декларације о верификацији;
- 2) у државама чланицама Европске уније или државама уговорницама OTIF, у циљу верификације усклађености са идентичним захтевима у идентичним радним условима.

Додатне провере се могу захтевати само онда када Дирекција, прегледом документације у поступку издавања дозволе за коришћење, утврди да структурни подсистем није у целини усклађен са одредбама овог закона и не испуњава све основне захтеве.

Поступак верификације подсистема и декларација о верификацији

Члан 19.

Верификација подсистема је поступак оцењивања усаглашености у коме пријављено тело проверава и потврђује да подсистем испуњава основне захтеве и да је у складу са ЈПП/ТСИ ТСИ.

У циљу издавања декларације о верификацији подсистема, подносилац захтева бира тело коме ће поднети захтев за верификацију подсистема. Подносилац захтева може бити наручилац или произвођач или њихов овлашћени заступник.

Пријављено тело проверава подсистем у свакој од следећих фаза:

- 1) целокупни пројекат;
- 2) градња подсистема, укључујући посебно грађевинске радове, производња, склапање саставних делова, подешавање целог подсистема;
- 3) коначно испитивање подсистема.

Пријављено тело, на основу расположивих информација у одговарајућим ЈПП/ТСИ ТСИ и регистрима из чл. 34. и 35. овог закона, врши и верификацију интерфејса предметног подсистема са системом у који се уграђује.

Пријављено тело дужно је да састави техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема.

Техничка документација из става 5. овог члана садржи податке везане за карактеристике подсистема, за услове и ограничења коришћења и упутства у вези са подешавањем и одржавањем и, по потреби, све документе којима се потврђује усаглашеност чинилаца интероперабилности.

Након што пријављено тело изда сертификат о верификацији, подносилац захтева саставља декларацију о верификацији.

Ако одговарајући ~~ТТД/ТСИ~~ ТСИ то омогућава, пријављено тело може издати сертификате о верификацији за серију подсистема или одређених делова тих подсистема.

Пријављено тело може, на тражење подносиоца захтева, издати прелазну изјаву о верификацији (у даљем тексту: ПИВ) фазе пројектовања (укључујући испитивање типа) или фазе производње или одређених делова подсистема.

У случајевима из става 9. овог члана пријављено тело издаје ПИВ сертификат, а подносилац захтева саставља ПИВ декларацију.

Сертификати о верификацији које су издала пријављена тела из држава чланица Европске уније или држава уговорница OTIF признају се у Републици Србији.

Пријављено тело је дужно да након издавања сертификата о верификацији врши периодичне провере да ли се производња подсистема обавља у складу са техничком документацијом из става 5. овог члана.

При вршењу провере пријављено тело има право приступа свим производним погонима, складиштима делова, монтажним погонима, постројењима за испитивање и тестирање и сличним објектима. Пријављеном телу се у ту сврху мора дати на увид сва потребна документација која се односи на подсистем. Пријављено тело издаје произвођачу извештај о извршеној провери.

Поступак и модуле за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема и садржину декларације о верификацији подсистема прописује Дирекција.

Министарство надлежно за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство) именуваће тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема из реда привредних друштава, установа или других правних лица који испуњавају услове које прописује министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар).

МИНИСТАРСТВО НАДЛЕЖНО ЗА ПОСЛОВЕ ДОНОШЕЊА ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА И ОЦЕЊИВАЊА УСАГЛАШЕНОСТИ, НА ПРЕДЛОГ МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ САОБРАЋАЈА, ВРШИ ПРИЈАВЉИВАЊЕ ТЕЛА ИЗ СТАВА 15. ОВОГ ЧЛАНА ЕВРОПСКОЈ КОМИСИЈИ, ДРЖАВАМА ЧЛАНИЦАМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ И ГЕНЕРАЛНОМ СЕКРЕТАРУ OTIF-А, НАВОДЕЋИ ОБИМ ДЕЛАТНОСТИ И ИДЕНТИФИКАЦИОНЕ БРОЈЕВЕ ТЕЛА ДОБИЈЕНИХ УНАПРЕД ОД ЕВРОПСКЕ КОМИСИЈЕ.

ОДУЗИМАЊЕ ОДОБРЕЊА ТЕЛУ ЗА ОЦЕНУ УСАГЛАШЕНОСТИ КОЈЕ НЕ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ ИЗ СТАВА 15. ОВОГ ЧЛАНА ВРШИ СЕ НА НАЧИН ПРОПИСАН ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ ТЕХНИЧКИ ПРОПИСИ ЗА ПРОИЗВОДЕ И ОЦЕЊИВЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ. О ОДУЗЕТИМ ОДОБРЕЊИМА ОБАВЕШТАВАЈУ СЕ ОРГАНИ И ДРЖАВЕ ИЗ СТАВА 16. ОВОГ ЧЛАНА.

Усаглашеност са ~~ТТД/ТСИ~~ ТСИ и националним железничким техничким прописима

Члан 20.

Структурни подсистеми који су обухваћени декларацијом о верификацији сматрају се интероперабилним и усклађеним са основним захтевима.

Верификација структурног подсистема заснива се на ЈПД/ТСИ ТСИ, уколико постоје.

Дирекција припрема списак важећих националних железничких техничких прописа који се примењују за испуњавање основних захтева у случају:

- 1) да не постоје ЈПД/ТСИ ТСИ за одређени структурни подсистем;
- 2) одступања предвиђених у члану 11. став 1. овог закона;
- 3) посебних случајева који нису предвиђени у ЈПД/ТСИ ТСИ и који захтевају примену националних железничких техничких прописа;

Списак прописа из става 3. овог члана Дирекција објављује на својој интернет страници.

Дирекција пријављује Европској комисији списак прописа из става 3. овог члана, а на захтев Европске комисије и комплетне текстове прописа.

~~Дирекција спроводи верификацију подсистема или његовог дела на који су примењени национални железнички технички прописи по поступку прописаном у члану 15. и 19. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела, као исправу о усаглашености.~~

ИМЕНОВАНО ТЕЛО СПРОВОДИ ВЕРИФИКАЦИЈУ ПОДСИСТЕМА ИЛИ ЊЕГОВОГ ДЕЛА КАО И ОЦЕНУ УСАГЛАШЕНОСТИ И ОЦЕНУ ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ ЕЛЕМЕНАТА ПОДСИСТЕМА НА КОЈЕ СУ ПРИМЕЊЕНИ НАЦИОНАЛНИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ТЕХНИЧКИ ПРОПИСИ ПО ПОСТУПКУ ПРОПИСАНОМ ЧЛ. 15 И 19. ОВОГ ЗАКОНА И ИЗДАЈЕ СЕРТИФИКАТ О ВЕРИФИКАЦИЈИ ПОДСИСТЕМА ИЛИ ЊЕГОВОГ ДЕЛА, СЕРТИФИКАТ О УСАГЛАШЕНОСТИ И СЕРТИФИКАТ О ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ, КАО ИСПРАВЕ О УСАГЛАШЕНОСТИ.

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

~~Висину таксе из става 7. овог члана утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.~~

ВИСИНУ ТАКСЕ ИЗ СТАВА 7. ОВОГ ЧЛАНА УТВРЂУЈЕ ИМЕНОВАНО ТЕЛО.

Решење о одбијању издавања сертификата о верификацији подсистема или његовог дела коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

~~Дирекција~~ ИМЕНОВАНО ТЕЛО води евиденцију о издатим сертификатима о верификацији.

ДО ИМЕНОВАЊА ТЕЛА ЗА ОЦЕНУ УСАГЛАШЕНОСТИ, ПОСЛОВЕ ИМЕНОВАНОГ ТЕЛА ИЗ ОВОГ ЧЛАНА ОБАВЉАЋЕ ДИРЕКЦИЈА И УТВРДИЋЕ ВИСИНУ ТАКСЕ ЗА ИЗДАВАЊЕ СЕРТИФИКАТА ИЗ СТАВА 6. ОВОГ ЧЛАНА УЗ САГЛАСНОСТ МИНИСТРАСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ФИНАНСИЈЕ.

Неусклађеност подсистема са основним захтевима

Члан 21.

Уколико сматра да структурни подсистем за који је издата декларација о верификацији није у целости усклађен са одредбама овог закона, а нарочито

ако подсистем не испуњава захтеве из члана 8. овог закона, Дирекција може да наложи лицу које је издало декларацију о верификацији извршавање допунских провера и контрола.

У акту којим су наложене мере из става 1. овог члана, Дирекција је дужна да наведе да ли је у питању неусклађеност са захтевима из члана 8. овог закона или са ЈТП/ТСИ ТСИ или су неправилно примењени ЈТП/ТСИ ТСИ.

Уколико допунске контроле и провере покажу да је подсистем неусклађен са одредбама овог закона, подсистем не може добити дозволу за коришћење.

III. ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ

1. Опште одредбе о дозволи за коришћење

Члан 22.

~~Да би се структурни подсистеми, чиниоци интероперабилности и елементи структурних подсистема на које се примењују национални железнички технички прописи пустили у рад и користили на железничким пругама Републике Србије морају имати дозволу за коришћење коју у форми решења и на прописаном обрасцу издаје Дирекција.~~

ДА БИ СЕ СТРУКТУРНИ ПОДСИСТЕМИ ПУСТИЛИ У РАД И КОРИСТИЛИ НА ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРУГАМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ МОРАЈУ ИМАТИ ДОЗВОЛУ ЗА КОРИШЋЕЊЕ КОЈУ НА ПРОПИСАНОМ ОБРАСЦУ ИЗДАЈЕ ДИРЕКЦИЈА.

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

Пре издавања дозволе за коришћење структурних подсистема Дирекција проверава:

1) техничку усклађеност ових подсистема са железничким системом у који се интегришу;

2) безбедну интеграцију ових подсистема од стране управљача и железничког превозника применом мера за контролу ризика;

~~3) да ли су ови подсистеми у сагласности са одредбама прописаним одговарајућим ЈТП/ТСИ које се односе на експлоатацију и одржавање подсистема.~~

3) ДА ЛИ СУ ОВИ ПОДСИСТЕМИ У САГЛАСНОСТИ СА ОДРЕДБАМА РЕЛЕВАНТНИХ ТСИ У ВЕЗИ ЕКСПЛОАТАЦИЈЕ И ОДРЖАВАЊА ПОДСИСТЕМА И/ИЛИ НАЦИОНАЛНИХ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА.

Дозвола за коришћење издаје се у року од 60 дана од дана подношења захтева, уз који је приложена прописана документација, осим у случајевима када је овим законом прописан другачији рок.

Дозвола за коришћење може садржати посебне услове за коришћење или друга ограничења.

~~Захтев за издавање дозволе за коришћење могу да поднесу произвођач или његов овлашћени заступник у Републици Србији, железнички превозник, власник возила, ималац возила и управљач.~~

ЗАХТЕВ ЗА ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ МОГУ ДА ПОДНЕСУ ПРОИЗВОЂАЧ ИЛИ ЊЕГОВ ОВЛАШЋЕНИ ЗАСТУПНИК У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК, ВЛАСНИК ВОЗИЛА, ИМАЛАЦ ВОЗИЛА, УПРАВЉАЧ И НАРУЧИЛАЦ.

О издатим дозволама за коришћење Дирекција води евиденцију.

~~Поступак издавања дозволе из става 1. овог члана, елементе структурних подсистема на које се примењују национални железнички технички прописи који подлежу оцени усаглашености и погодности за употребу и издавању дозволе за коришћење, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац дозволе за коришћење и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем прописује Дирекција.~~

ПОСТУПАК ИЗДАВАЊА ДОЗВОЛЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, ЕЛЕМЕНТЕ СТРУКТУРНИХ ПОДСИСТЕМА НА КОЈЕ СЕ ПРИМЕЊУЈУ НАЦИОНАЛНИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ТЕХНИЧКИ ПРОПИСИ КОЈИ ПОДЛЕЖУ ОЦЕНИ УСАГЛАШЕНОСТИ И ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ, ДОКУМЕНТАЦИЈУ КОЈА СЕ ПРИЛАЖЕ УЗ ЗАХТЕВ ЗА ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ, САДРЖИНУ И ОБРАЗАЦ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ И НУМЕРАЦИЈУ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ У СКЛАДУ СА ЕВРОПСКИМ ИДЕНТИФИКАЦИОНИМ БРОЈЕМ ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКЦИЈА.

~~Одредбе члана 17. ст. 1-3. овог закона сходно се примењују и на елементе структурних подсистема одређених у акту из става 8. овог члана.~~

Образац дозволе за коришћење возила намењеног међународном саобраћају издаје се и на енглеском или француском или немачком језику.

За издавање дозволе из става 1. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Након издавања дозволе за коришћење структурних подсистема, Дирекција континуирано проверава:

1) инфраструктуру, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром;

2) возила, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за превоз.

ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ВОЗИЛА ИЗДАТЕ У СКЛАДУ СА ОВИМ ЧЛАНОМ НЕ ДОВОДЕ У ПИТАЊЕ ДРУГЕ УСЛОВЕ ПОСТАВЉЕНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗНИЦИМА И УПРАВЉАЧИМА ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЈУ ТИХ ВОЗИЛА НА ОДГОВАРАЈУЋОЈ МРЕЖИ КРОЗ ЗАХТЕВЕ ЗА УСПОСТАВЉАЊЕ СИСТЕМА ЗА УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ И ПОСЕДОВАЊЕМ ОДГОВАРАЈУЋИХ СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ.

2. Дозвола за тип возила

Члан 23.

Типови свих возила која се региструју у Републици Србији, било ког произвођача, морају бити одобрени.

Дозволу за тип возила издаје Дирекција у форми решења и на прописаном обрасцу.

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

За издавање дозволе из става 2. овог члана плаћа се такса.

Висину таксе из става 4. овог члана утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за тип возила.

~~Возила која одговарају одобреном типу морају добити појединачне дозволе за коришћење које се издају на основу декларације о усаглашености са тим типом возила, коју је поднео подносилац захтева и обављеног техничког прегледа возила.~~

ВОЗИЛА КОЈА ОДГОВАРАЈУ ОДОБРЕНОМ ТИПУ МОРАЈУ ДОБИТИ ПОЈЕДИНАЧНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ КОЈЕ СЕ ИЗДАЈУ НА ОСНОВУ СПРОВЕДЕНОГ ПОСТУПКА КОЈИМ СЕ ВЕРИФИКУЈЕ ПРИПАДНОСТ ОДОБРЕНОМ ТИПУ И ДЕКЛАРАЦИЈЕ О УСАГЛАШЕНОСТИ СА ОДОБРЕНИМ ТИПОМ ВОЗИЛА.

У случају измена одговарајућих одредаба у ЈТП/ТСИ ТСИ и националним железничким техничким прописима на основу којих је тип возила одобрен Дирекција ће одлучити да ли већ издата дозвола за тип остаје важећа или треба издати нову.

Предмет провера у случају издавања нових дозвола за тип возила односи се само на делове прописа који су промењени. Издавање нових дозвола за тип возила не утиче на дозволе за коришћење возила које су издате на основу претходно одобрених типова возила.

Ако подносилац захтева тражи дозволу за тип возила и у другим државама Дирекција сарађује са телима којима су поверени послови везани за безбедност на железници тих држава у циљу поједностављења поступка и смањења административних послова.

Поступак издавања дозволе за тип возила, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за тип возила, садржину и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржину и образац дозволе за тип возила прописује Дирекција.

Образац дозволе за тип возила намењеног међународном саобраћају издаје се и на енглеском или француском или немачком језику.

Технички преглед возила

Члан 24.

ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД ВОЗИЛА МОРА СЕ ОБАВИТИ ПРЕ ПУШТАЊА ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈ.

Услове које морају испуњавати привредни субјекти који обављају технички преглед возила и начин обављања техничког прегледа возила прописује Дирекција.

Сертификат о испуњености услова из става 1. овог члана издаје Дирекција, у форми решења.

Решење о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за организације које обављају технички преглед возила коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 2. овог члана плаћа се такса.

Висину таксе из става 4. овог члана утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Дирекција води евиденцију о издатим сертификатима из става 2. овог члана.

~~3. Дозвола за коришћење подсистема и чинилаца интероперабилности који су усаглашени са ЈТП/ТСИ~~

3. ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ ПОДСИСТЕМА КОЈИ СУ УСАГЛАШЕНИ СА ТСИ

Члан 25.

~~Дозволу за коришћење подсистема и чинилаца интероперабилности који су усаглашени са ЈТП/ТСИ, Дирекција издаје ако је приложена документација о изведеном поступку верификације подсистема у складу са чланом 19. овог закона, односно ако је приложена документација о изведеним поступцима оцене усаглашености и погодности за употребу у складу са чланом 15. овог закона.~~

ДОЗВОЛУ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ПОДСИСТЕМА КОЈИ СУ УСАГЛАШЕНИ СА ТСИ, ДИРЕКЦИЈА ИЗДАЈЕ АКО ЈЕ ПРИЛОЖЕНА ДОКУМЕНТАЦИЈА О ИЗВЕДЕНОМ ПОСТУПКУ ВЕРИФИКАЦИЈЕ ПОДСИСТЕМА У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 19. ОВОГ ЗАКОНА.

Дозвола за коришћење возила која су усаглашена са ЈТП/ТСИ ТСИ

Члан 26.

Техничке карактеристике возила која се региструју у Републици Србији, морају бити усаглашене са релевантним ЈТП/ТСИ ТСИ који су на снази и примењују се у тренутку њиховог пуштања у рад, под условом да је значајан део основних захтева дат у тим ЈТП/ТСИ ТСИ.

Дозволу за коришћење издаје Дирекција на следећи начин:

1) ако је за све структурне подсистеме возила приложена декларација о верификацији, дозвола се издаје без додатних провера;

2) ако је за возило приложена декларација о верификацији, у складу са чланом 19. овог закона, Дирекција пре издавања дозволе проверава:

(1) техничку усклађеност између релевантних структурних подсистема возила и њихову безбедну интеграцију у складу са одредбама члана 22. став 3. ЧЛАНА 18. СТАВ 1. овог закона,

(2) техничку усклађеност између возила и мреже на којој ће саобраћати,

(3) усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на отворена питања,

(4) усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на посебне случајеве који су дефинисани у одговарајућим ЈПП/ТСИ ТСИ;

3) ако је подносилац захтева приложио декларацију о усаглашености са одобреним типом возила.

~~Пре издавања дозволе за коришћење мора се обавити технички преглед возила.~~

Подносилац захтева за издавање дозволе за коришћење одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен.

Додатна дозвола за коришћење за возила која су усаглашена са ЈПП/ТСИ ТСИ

Члан 27.

Возила која су добила дозволу за коришћење у другим државама, која су потпуно усаглашена са свим ЈПП/ТСИ ТСИ који обухватају све аспекте подсистема и нису предмет посебних случајева и отворених питања која се односе на техничку усклађеност возила и мреже, не подлежу издавању додатне дозволе за коришћење, под условом да се употребљавају на мрежи која је усаглашена са ЈПП/ТСИ ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ЈПП/ТСИ ТСИ.

За вучна возила из става 1. овог члана која су добила дозволу за коришћење у другим државама, ако се не употребљавају на мрежи која је усаглашена са ЈПП/ТСИ ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ЈПП/ТСИ ТСИ, Дирекција издаје додатне дозволе за коришћење таквих возила у Републици Србији.

Решење о одбијању издавања додатне дозволе за коришћење возила у Републици Србији коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

~~Пре издавања дозвола из става 2. овог члана, издаје се дозвола за тип возила у складу са одредбама члана 23. овог закона.~~

~~Подносилац захтева доставља Дирекцији техничку документацију о возилу и типу возила и његовом предвиђеном коришћењу на мрежи Републике Србије која садржи:~~

~~1) документацију потребну за одобрење типа возила;~~

~~2) декларацију о усаглашености са типом возила;~~

~~3) доказ да је возило добило дозволу за коришћење у држави порекла;~~

~~4) примерак техничке документације о возилу која прати декларацију о верификацији, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем~~

~~читања и процене, све док те информације нису хармонизоване са одговарајућим ЈТП/ТСИ;~~

~~5) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;~~

~~6) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и остала ограничења мреже.~~

ПОДНОСИЛАЦ ЗАХТЕВА ДОСТАВЉА ДИРЕКЦИЈИ ТЕХНИЧКУ ДОКУМЕНТАЦИЈУ О ВОЗИЛУ И ЊЕГОВОМ ПРЕДВИЂЕНОМ КОРИШЋЕЊУ НА МРЕЖИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ КОЈА САДРЖИ:

1) ДОКАЗ ДА ЈЕ ВОЗИЛО ДОБИЛО ДОЗВОЛУ ЗА КОРИШЋЕЊЕ У ДРЖАВИ ПОРЕКЛА;

2) ПРИМЕРАК ТЕХНИЧКЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ О ВОЗИЛУ КОЈА ПРАТИ ДЕКЛАРАЦИЈУ О ВЕРИФИКАЦИЈИ, ШТО УКЉУЧУЈЕ, У СЛУЧАЈУ ВОЗИЛА ОПРЕМЉЕНИХ РЕГИСТРУЈУЋИМ УРЕЂАЈИМА, ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ПРИКУПЉАЊА ПОДАТАКА СА ОМОГУЋАВАЊЕМ ЧИТАЊА И ПРОЦЕНЕ, СВЕ ДОК ТЕ ИНФОРМАЦИЈЕ НИСУ УСКЛАЂЕНЕ СА ОДГОВАРАЈУЋИМ ТСИ;

3) ЕВИДЕНЦИЈЕ КОЈЕ ПРИКАЗУЈУ ИСТОРИЈУ ОДРЖАВАЊА ВОЗИЛА И, ПО ПОТРЕБИ, ТЕХНИЧКЕ ИЗМЕНЕ ИЗВРШЕНЕ НАКОН ДОБИЈАЊА ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ;

4) ДОКАЗЕ О ТЕХНИЧКИМ И ЕКСПЛОАТАЦИОНИМ КАРАКТЕРИСТИКАМА КОЈИ ПОКАЗУЈУ ДА ЈЕ ВОЗИЛО УСКЛАЂЕНО СА ИНФРАСТРУКТУРОМ И СТАБИЛНИМ ПОСТРОЈЕЊИМА, УКЉУЧУЈУЋИ КЛИМАТСКЕ УСЛОВЕ, СИСТЕМ НАПАЈАЊА ЕНЕРГИЈОМ, СИСТЕМ КОНТРОЛЕ, УПРАВЉАЊА И СИГНАЛИЗАЦИЈЕ, ШИРИНУ КОЛОСЕКА И ПРОФИЛЕ, МАКСИМАЛНУ ДОПУШТЕНУ МАСУ ПО ОСОВИНИ И ОСТАЛА ОГРАНИЧЕЊА МРЕЖЕ.

Дирекција при одлучивању о поднетом захтеву проверава:

1) техничку усклађеност возила и мреже, укључујући националне прописе који се примењују на отворена питања у циљу обезбеђења те усклађености;

2) употребу националних железничких техничких прописа који се примењују на посебне случајеве који су дефинисани у ЈТП/ТСИ ТСИ.

Дирекција може захтевати достављање додатних информација, анализу ризика или спровођење тестова на мрежи ради провере елемената из става 6. овог члана.

Дирекција ће са подносиоцем захтева одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних тестова на мрежи. Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење тестова у року од три месеца од подношења захтева.

~~Пре издавања дозволе за коришћење мора се обавити технички преглед возила.~~

Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 2. овог члана:

1) два месеца након достављања докумената из става 4. овог члана;

2) месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.

Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе за коришћење у року из става 10. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу за коришћење после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.

~~4. Дозвола за коришћење подсистема који нису усаглашени са ЈТП/ТСИ и елемената подсистема на које се примењују национални железнички технички прописи~~

4. ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ ПОДСИСТЕМА КОЈИ НИСУ УСАГЛАШЕНИ СА ТСИ

Члан 28.

~~Дирекција издаје дозволу за коришћење структурних подсистема који нису усаглашени са релевантним ЈТП/ТСИ важећим у тренутку њиховог пуштања у рад, укључујући и подсистеме за које важе одступања, или где значајан део основних захтева није наведен у једној или више ЈТП/ТСИ, као и елемената подсистема на које се примењују национални железнички технички прописи, ако су испуњени следећи услови:~~

~~1) подсистеми или елементи подсистема усклађени су са националним железничким техничким прописима и српским и гранским стандардима из области железничког саобраћаја, односно ЦИС прописима и европским нормама уколико за неки подсистем или њихове елементе не постоје национални железнички технички прописи и стандарди;~~

~~2) подсистеми или елементи подсистема испуњавају основне захтеве који се на њих односе;~~

~~3) приложена је документација о спроведеном поступку верификације структурних подсистема, односно поступака оцене усаглашености и погодности за употребу елемената подсистема.~~

~~Дозвола из става 1. овог члана која се односи на возила важи само на мрежи Републике Србије.~~

~~Решење о одбијању издавања дозволе за коришћење структурних подсистема који нису усаглашени са ЈТП/ТСИ и елемената подсистема на које се примењују национални железнички технички прописи коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.~~

~~Дирекција спроводи оцену усаглашености и оцену погодности за употребу елемената подсистема из става 1. овог члана на начин прописан актом из члана 15. став 8. овог закона, верификацију подсистема из става 1. овог члана на начин прописан чланом 20. овог закона и одобрава програм експлоатационог испитивања.~~

~~За издавање сертификата о усаглашености и издавање сертификата о погодности за употребу елемената подсистема и за издавање сертификата о верификацији подсистема из става 1. овог члана плаћа се такса.~~

~~Висине такси из става 5. овог члана утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.~~

~~Дирекција доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја.~~

~~Дирекција прописује поступак израде, доношења и објављивања стандарда из области железничког саобраћаја.~~

ДИРЕКЦИЈА ИЗДАЈЕ ДОЗВОЛУ ЗА КОРИШЋЕЊЕ СТРУКТУРНИХ ПОДСИСТЕМА КОЈИ НИСУ УСАГЛАШЕНИ СА РЕЛЕВАНТНИМ ТСИ ВАЖЕЋИМ У ТРЕНУТКУ ЊИХОВОГ ПУШТАЊА У РАД, УКЉУЧУЈУЋИ И ПОДСИСТЕМЕ ЗА КОЈЕ ВАЖЕ ОДСТУПАЊА, ИЛИ ГДЕ ЗНАЧАЈАН ДЕО ОСНОВНИХ ЗАХТЕВА НИЈЕ НАВЕДЕН У ЈЕДНОЈ ИЛИ ВИШЕ ТСИ, АКО СУ ИСПУЊЕНИ СЛЕДЕЋИ УСЛОВИ:

1) ПОДСИСТЕМИ СУ УСКЛАЂЕНИ СА НАЦИОНАЛНИМ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ТЕХНИЧКИМ ПРОПИСИМА И СРПСКИМ И ГРАНСКИМ СТАНДАРДИМА ИЗ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА, ОДНОСНО УИС ПРОПИСИМА И ЕВРОПСКИМ НОРМАМА УКОЛИКО ЗА НЕКИ ПОДСИСТЕМ НЕ ПОСТОЈЕ НАЦИОНАЛНИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ТЕХНИЧКИ ПРОПИСИ И СТАНДАРДИ;

2) ПОДСИСТЕМИ ИСПУЊАВАЈУ ОСНОВНЕ ЗАХТЕВЕ КОЈИ СЕ НА ЊИХ ОДНОСЕ;

3) ПРИЛОЖЕНА ЈЕ ДОКУМЕНТАЦИЈА О СПРОВЕДЕНОМ ПОСТУПКУ ВЕРИФИКАЦИЈЕ СТРУКТУРНИХ ПОДСИСТЕМА.

ДОЗВОЛА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА КОЈА СЕ ОДНОСИ НА ВОЗИЛА ВАЖИ САМО НА МРЕЖИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

РЕШЕЊЕ О ОДБИЈАЊУ ИЗДАВАЊА ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ СТРУКТУРНИХ ПОДСИСТЕМА КОЈИ НИСУ УСАГЛАШЕНИ СА ТСИ КОНАЧНО ЈЕ У УПРАВНОМ ПОСТУПКУ И ПРОТИВ ЊЕГА СЕ МОЖЕ ПОКРЕНУТИ СПОР ПРЕД УПРАВНИМ СУДОМ.

ИМЕНОВАНО ТЕЛО СПРОВОДИ ВЕРИФИКАЦИЈУ ПОДСИСТЕМА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА НА НАЧИН ПРОПИСАН ЧЛАНОМ 20. ОВОГ ЗАКОНА.

ДО ИМЕНОВАЊА ТЕЛА ЗА ОЦЕНУ УСАГЛАШЕНОСТИ, ПОСЛОВЕ ИМЕНОВАНОГ ТЕЛА ИЗ ОВОГ ЧЛАНА ОБАВЉАЋЕ ДИРЕКЦИЈА.

Дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ЈТП/ТСИ

ТСИ

Члан 29.

Дозволу за коришћење возила која се региструју у Републици Србији и на која се примењују одредбе члана 11. став 2. овог закона издаје Дирекција, ако је подносилац захтева приложио:

1) декларацију о усаглашености са одобреним типом возила;

2) документацију о изведеном поступку верификације свих структурних подсистема возила у складу са чланом 19. овог закона у односу на техничке захтеве ЈТП/ТСИ ТСИ (ако исти постоје) и у односу на техничке захтеве националних железничких техничких прописа.

~~Параметри које је потребно проверити у вези са издавањем дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ЈТП/ТСИ прописани су СOTIF.~~

ПАРАМЕТРЕ КОЈЕ ЈЕ ПОТРЕБНО ПРОВЕРИТИ У ВЕЗИ СА ИЗДАВАЊЕМ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ВОЗИЛА КОЈА НИСУ УСАГЛАШЕНА СА ТСИ ПРОПИСАЊЕ ДИРЕКЦИЈА.

~~Пре издавања дозволе за коришћење мора се обавити технички преглед возила.~~

~~Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен.~~

Додатна дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ЈТП/ТСИ ТСИ

Члан 30.

~~Возила која су одобрена за коришћење у другим државама, а која нису усаглашена са ЈТП/ТСИ, морају имати додатну дозволу за коришћење у Републици Србији. Додатну дозволу издаје Дирекција на начин из члана 22. став 1. овог закона.~~

~~Решење о одбијању издавања додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ЈТП/ТСИ коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.~~

~~Пре издавања дозволе из става 1. овог члана издаје се дозвола за тип возила.~~

~~Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана доставља Дирекцији техничку документацију о возилу или типу возила заједно са подацима о планираном коришћењу на мрежи Републике Србије.~~

~~Документација из става 4. овог члана садржи:~~

- ~~1) документацију потребну за одобрење типа возила;~~
- ~~2) декларацију о усаглашености са типом возила;~~
- ~~3) доказе да је коришћење возила одобрено у држави где је регистровано заједно са документацијом о примењеном поступку да би се показало да возило задовољава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о одступањима коришћеним или одобреним у складу са чланом 11. став 1. овог закона;~~
- ~~4) техничке податке, програм одржавања и експлоатационе карактеристике, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене;~~
- ~~5) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;~~
- ~~6) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и друга ограничења мреже.~~

~~Параметри које је потребно проверити у вези са издавањем додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ЈТП/ТСИ прописани су СOTIF.~~

~~Докази из става 5. тач. 3) и 4) овог члана могу се оспорити једино ако Дирекција докаже постојање значајног ризика за безбедност.~~

~~Дирекција може захтевати додатне информације, анализе ризика или спровођење тестова на мрежи како би се проверило да ли је документација из става 5. тач. 5) и 6) овог члана у складу са важећим националним железничким техничким прописима.~~

~~Дирекција ће, након консултације са подносиоцем захтева, одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних тестова. Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење тестова у року од три месеца од подношења захтева.~~

~~Пре издавања дозволе за коришћење мора се обавити технички преглед возила.~~

~~Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 1. овог члана:~~

~~1) четири месеца након достављања докумената из става 4. овог члана;~~

~~2) два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.~~

~~Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе из става 1. овог члана, у року из става 11. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.~~

ВОЗИЛА КОЈА СУ ОДОБРЕНА ЗА КОРИШЋЕЊЕ У ДРУГИМ ДРЖАВАМА, А КОЈА НИСУ УСАГЛАШЕНА СА ТСИ, МОРАЈУ ИМАТИ ДОДАТНУ ДОЗволУ ЗА КОРИШЋЕЊЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ. ДОДАТНУ ДОЗволУ ИЗДАЈЕ ДИРЕКЦИЈА НА НАЧИН ИЗ ЧЛАНА 22. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА.

РЕШЕЊЕ О ОДБИЈАЊУ ИЗДАВАЊА ДОДАТНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ВОЗИЛА КОЈА НИСУ УСАГЛАШЕНА СА ТСИ КОНАЧНО ЈЕ У УПРАВНОМ ПОСТУПКУ И ПРОТИВ ЊЕГА СЕ МОЖЕ ПОКРЕНУТИ СПОР ПРЕД УПРАВНИМ СУДОМ.

ПОДНОСИЛАЦ ЗАХТЕВА ЗА ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ДОСТАВЉА ДИРЕКЦИЈИ ТЕХНИЧКУ ДОКУМЕНТАЦИЈУ О ВОЗИЛУ ЗАЈЕДНО СА ПОДАЦИМА О ПЛАНИРАНОМ КОРИШЋЕЊУ НА МРЕЖИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

ДОКУМЕНТАЦИЈА ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА САДРЖИ:

1) ДОКАЗЕ ДА ЈЕ КОРИШЋЕЊЕ ВОЗИЛА ОДОБРЕНО У ДРЖАВИ ГДЕ ЈЕ РЕГИСТРОВАНО ЗАЈЕДНО СА ДОКУМЕНТАЦИЈОМ О ПРИМЕНЕНОМ ПОСТУПКУ ДА БИ СЕ ПОКАЗАЛО ДА ВОЗИЛО ЗАДОВОЉАВА ВАЖЕЋЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ЗАХТЕВЕ, УКЉУЧУЈУЋИ, ПО ПОТРЕБИ, ИНФОРМАЦИЈЕ О КОРИШЋЕНИМ ИЛИ ОДОБРЕНИМ ОДСТУПАЊИМА;

2) ТЕХНИЧКЕ ПОДАТКЕ, ПРОГРАМ ОДРЖАВАЊА И ЕКСПЛОАТАЦИОНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ, ШТО УКЉУЧУЈЕ, У СЛУЧАЈУ ВОЗИЛА ОПРЕМЉЕНИХ РЕГИСТРУЈУЋИМ УРЕЂАЈИМА, ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ПРИКУПЉАЊА ПОДАТАКА, СА ОМОГУЋАВАЊЕМ ЧИТАЊА И ПРОЦЕНЕ;

3) ЕВИДЕНЦИЈЕ КОЈЕ ПРИКАЗУЈУ ИСТОРИЈУ ОДРЖАВАЊА ВОЗИЛА И, ПО ПОТРЕБИ, ТЕХНИЧКЕ ИЗМЕНЕ ИЗВРШЕНЕ НАКОН ДОБИЈАЊА ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ;

4) ДОКАЗЕ О ТЕХНИЧКИМ И ЕКСПЛОАТАЦИОНИМ КАРАКТЕРИСТИКАМА КОЈИ ПОКАЗУЈУ ДА ЈЕ ВОЗИЛО УСКЛАЂЕНО СА

ИНФРАСТРУКТУРОМ И СТАБИЛНИМ ПОСТРОЈЕЊИМА, УКЉУЧУЈУЋИ КЛИМАТСКЕ УСЛОВЕ, СИСТЕМ НАПАЈАЊА ЕНЕРГИЈОМ, СИСТЕМ КОНТРОЛЕ, УПРАВЉАЊА И СИГНАЛИЗАЦИЈЕ, ШИРИНУ КОЛОСЕКА И ПРОФИЛЕ, МАКСИМАЛНУ ДОПУШТЕНУ МАСУ ПО ОСОВИНИ И ДРУГА ОГРАНИЧЕЊА МРЕЖЕ.

ПАРАМЕТРЕ КОЈЕ ЈЕ ПОТРЕБНО ПРОВЕРИТИ У ВЕЗИ СА ИЗДАВАЊЕМ ДОДАТНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ВОЗИЛА КОЈА НИСУ УСАГЛАШЕНА СА ТСИ ПРОПИСАЋЕ ДИРЕКЦИЈА.

ДОКАЗИ ИЗ СТАВА 4. ТАЧ. 1) И 2) ОВОГ ЧЛАНА МОГУ СЕ ОСПОРИТИ ЈЕДИНО АКО ДИРЕКЦИЈА ДОКАЖЕ ПОСТОЈАЊЕ ЗНАЧАЈНОГ РИЗИКА ЗА БЕЗБЕДНОСТ.

ДИРЕКЦИЈА МОЖЕ ЗАХТЕВАТИ ДОДАТНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ, АНАЛИЗЕ РИЗИКА ИЛИ СПРОВОЂЕЊЕ ТЕСТОВА НА МРЕЖИ КАКО БИ СЕ ПРОВЕРИЛО ДА ЛИ ЈЕ ДОКУМЕНТАЦИЈА ИЗ СТАВА 4. ТАЧ. 3) И 4) ОВОГ ЧЛАНА У СКЛАДУ СА ВАЖЕЋИМ НАЦИОНАЛНИМ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ТЕХНИЧКИМ ПРОПИСИМА.

ДИРЕКЦИЈА ЋЕ, НАКОН КОНСУЛТАЦИЈЕ СА ПОДНОСИОЦЕМ ЗАХТЕВА, ОДРЕДИТИ ОБИМ И САДРЖИНУ ДОДАТНИХ ИНФОРМАЦИЈА, АНАЛИЗЕ РИЗИКА И ПОТРЕБНИХ ТЕСТОВА. УПРАВЉАЧ ЈЕ ДУЖАН ДА, НАКОН КОНСУЛТАЦИЈЕ СА ПОДНОСИОЦЕМ ЗАХТЕВА, ОБЕЗБЕДИ ИЗВРШЕЊЕ ТЕСТОВА У РОКУ ОД ТРИ МЕСЕЦА ОД ПОДНОШЕЊА ЗАХТЕВА.

ДИРЕКЦИЈА ОДЛУЧУЈЕ О ИЗДАВАЊУ ДОЗВОЛЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА:

1) ЧЕТИРИ МЕСЕЦА НАКОН ДОСТАВЉАЊА ДОКУМЕНАТА ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА;

2) ДВА МЕСЕЦА ПО ПОДНОШЕЊУ ДОДАТНИХ ИНФОРМАЦИЈА ИЛИ АНАЛИЗЕ РИЗИКА ИЛИ РЕЗУЛТАТА ЕКСПЛОАТАЦИОНОГ ИСПИТИВАЊА.

УКОЛИКО ДИРЕКЦИЈА НЕ ОДЛУЧИ О ИЗДАВАЊУ ДОЗВОЛЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, У РОКУ ИЗ СТАВА 11. ОВОГ ЧЛАНА, СМАТРАЋЕ СЕ ДА ЈЕ ВОЗИЛО ДОБИЛО ДОЗВОЛУ ПОСЛЕ ТРИ МЕСЕЦА ОД ИСТЕКА ТОГ РОКА. ОВО ВОЗИЛО МОЖЕ СЕ КОРИСТИТИ САМО НА МРЕЖИ КОЈА ЈЕ НАВЕДЕНА У ЗАХТЕВУ ЗА ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ.

Изузеци од издавања додатне дозволе за коришћење возила

Члан 31.

Додатна дозвола за коришћење не издаје се:

1) за половна возила увезена из иностранства која су усаглашена са ЈТН/ТСИ ТСИ, осим ако не подлежу одредбама члана 27. СТАВ 2. овог закона;

2) за возила одобрена у другим државама пре ступања на снагу одговарајућих ЈТН/ТСИ ТСИ која:

(1) носе ознаку RIC или RIV,

(2) су одобрена за саобраћај и обележена у складу са важећим билатералним или мултилатералним споразумима између железничких превозника из Републике Србије и железничких превозника из других држава;

3) за половна возила из тачке 2) овог члана која се увозе из иностранства.

Измене споразума из става 1. тачка 2) подтачка (2) овог члана и припрему нових споразума којима се уређује конструкција, признавање дозвола за коришћење и употреба возила између заинтересованих држава врши Дирекција.

~~Возила из става 1. тач. 1) и 3) овог члана подлежу обавези одобрења типа и вршењу техничког прегледа пре регистрације у Републици Србији.~~

ВОЗИЛА ИЗ ЧЛАНА 27. СТАВ 2. И ВОЗИЛА ИЗ СТАВА 1. ТАЧКА 2) ПОДТАЧКА (2) ОВОГ ЧЛАНА КОЈА СЕ КАО ПОЛОВНА УВОЗЕ ИЗ ИНОСТРАНСТВА ПОДЛЕЖУ ОБАВЕЗИ ОДОБРЕЊА ТИПА ПРЕ РЕГИСТРАЦИЈЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ.

Обнављање или унапређење структурног подсистема, чиниоца интероперабилности и елемента подсистема

ОБНАВЉАЊЕ ИЛИ УНАПРЕЂЕЊЕ СТРУКТУРНОГ ПОДСИСТЕМА

Члан 32.

~~У случају обнове или унапређења структурног подсистема, чиниоца интероперабилности или елемента подсистема, наручилац или произвођач доставља Дирекцији комплетну документацију са описом пројекта, а Дирекција одлучује, узимајући у обзир стратегију имплементације наведене у релевантним ЈТП/ТСИ, да ли обим радова захтева нову дозволу за коришћење структурног подсистема, чиниоца интероперабилности или елемента подсистема или нову дозволу за тип возила.~~

У СЛУЧАЈУ ОБНОВЕ ИЛИ УНАПРЕЂЕЊА СТРУКТУРНОГ ПОДСИСТЕМА НАРУЧИЛАЦ ИЛИ ПРОИЗВОЂАЧ ДОСТАВЉА ДИРЕКЦИЈИ КОМПЛЕТНУ ДОКУМЕНТАЦИЈУ СА ОПИСОМ ПРОЈЕКТА, А ДИРЕКЦИЈА ОДЛУЧУЈЕ, УЗИМАЈУЋИ У ОБЗИР СТРАТЕГИЈУ ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ НАВЕДЕНЕ У РЕЛЕВАНТНИМ ТСИ, ДА ЛИ ОБИМ РАДОВА ЗАХТЕВА НОВУ ДОЗволу ЗА КОРИШЋЕЊЕ СТРУКТУРНОГ ПОДСИСТЕМА ИЛИ НОВУ ДОЗволу ЗА ТИП ВОЗИЛА.

Нова дозвола за коришћење структурног подсистема потребна је увек када због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности тог подсистема, А ДИРЕКЦИЈА ОДЛУЧУЈЕ У КОЈОЈ МЕРИ ЈЕ ПОТРЕБАНО ПРИМЕНИТИ ТСИ НА ПРЕДМЕТНИ ПОДСИСТЕМ.

У случају из става 1. овог члана Дирекција је дужна да одлучи најкасније четири месеца након што наручилац или произвођач достави комплетну документацију.

~~Ако је издата нова дозвола, а приликом њеног издавања нису примењени у потпуности ЈТП/ТСИ, Дирекција пријављује следеће информације Европској комисији:~~

- ~~1) разлог због којег ЈТП/ТСИ нису у потпуности примењени;~~
- ~~2) техничке карактеристике примењене уместо ЈТП/ТСИ;~~
- ~~3) тела која су у случају тих карактеристика надлежна за верификацију подсистема.~~

АКО ЈЕ ИЗДАТА НОВА ДОЗВОЛА, А ПРИЛИКОМ ЊЕНОГ ИЗДАВАЊА НИСУ ПРИМЕЊЕНИ У ПОТПУНОСТИ ТСИ, ДИРЕКЦИЈА ДОСТАВЉА ИНФОРМАЦИЈЕ ЕВРОПСКОЈ КОМИСИЈИ О:

- 1) РАЗЛОЗИМА ЗБОГ КОЈИХ ТСИ НИСУ У ПОТПУНОСТИ ПРИМЕЊЕНИ;
- 2) ТЕХНИЧКИМ КАРАКТЕРИСТИКАМА ПРИМЕЊЕНИМ УМЕСТО ТСИ;
- 3) ТЕЛИМА КОЈА СУ У СЛУЧАЈУ ТИХ КАРАКТЕРИСТИКА НАДЛЕЖНА ЗА ВЕРИФИКАЦИЈУ ПОДСИСТЕМА.

5. Одузимање и суспензија дозволе за коришћење возила

Члан 33.

Дирекција одузима дозволу за коришћење уколико се надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди:

- 1) да железничко возило више није у складу са:
 - (1) ~~ЈПД/ТСИ~~ ТСИ или националним железничким техничким прописима,
 - (2) одобреним одступањима у складу са чланом 11. овог закона,
 - (3) прописима о конструкцији или опреми наведеним у RID;
- 2) да ималац није испунио захтев Дирекције да исправи недостатке у прописаном року;
- 3) да се не поштују услови или ограничења из члана 22. став 5. овог закона.

Дирекција суспендује дозволу за коришћење уколико се:

- 1) надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди да се одржавање железничког возила не врши у складу са досијеом о одржавању, ~~ЈПД/ТСИ~~ ТСИ, националним железничким техничким прописима, прописима о конструкцији и опреми наведеним у RID или уколико се не поштују прописани рокови за одржавање;
- 2) у случају тешког оштећења железничког возила не испуни налог Дирекције за стављање возила на увид.

Дозвола за коришћење ће бити суспендована до поновног испуњавања свих услова за издавање исте.

Решење о одузимању, односно суспензији дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дозвола за коришћење постаје неважећа уколико је железничко возило повучено из саобраћаја (касација возила и сл.).

О повлачењу из саобраћаја ималац возила обавештава Дирекцију без одлагања, а најкасније у року од осам дана од повлачења.

Одредбе ст. 1, 2. и 4. овог члана сходно се примењују и на дозволу за тип возила.

IV. РЕГИСТРИ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ВОЗИЛА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

2. Регистар одобрених типова железничких возила

Члан 35.

~~ОТИФ води регистар типова возила одобрених у државама уговорницама.~~

~~Дирекција доставља Генералном секретару ОТИФ податке о свим одобреним типовима возила у Републици Србији.~~

ОТИФ И ЕВРОПСКА ЖЕЛЕЗНИЧКА АГЕНЦИЈА ВОДЕ РЕГИСТАР ТИПОВА ВОЗИЛА ОДОБРЕНИХ У ДРЖАВАМА ЧЛАНИЦАМА.

ДИРЕКЦИЈА ДОСТАВЉА ГЕНЕРАЛНОМ СЕКРЕТАРУ ОТИФ И ЕВРОПСКОЈ ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ АГЕНЦИЈИ ПОДАТКЕ О СВИМ ОДОБРЕНИМ ТИПОВИМА ВОЗИЛА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ.

3. Регистар инфраструктуре

Члан 36.

Дирекција води и објављује Регистар инфраструктуре.

Регистар инфраструктуре садржи главне карактеристике сваког подсистема или дела подсистема (нпр. основне параметре) и њихову повезаност са карактеристикама наведеним у одговарајућим ЈТП/ТСИ ТСИ.

ЈТП/ТСИ ТСИ прописује податке које мора да садржи Регистар инфраструктуре.

ОТИФ-ДИРЕКЦИЈА прописује спецификације Регистра инфраструктуре.

Управљач доставља Дирекцији податке за Регистар инфраструктуре и одговоран је за њихову ажурност.

V. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

2. Заједнички показатељи безбедности

Члан 38.

Заједнички показатељи безбедности (у даљем тексту: ЗПБ) су средства за процену нивоа безбедности у железничком саобраћају.

Да би се омогућила процена остварености заједничких циљева безбедности и омогућило праћење општег развоја безбедности на железници, Дирекција прикупља информације о ЗПБ путем годишњих извештаја о безбедности управљача и железничког превозника.

Управљач и железнички превозник дужни су да сваке године, најкасније до 30. јуна, доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину.

Годишњи извештај о безбедности обухвата:

1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова;

2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја;

3) резултате интерне контроле безбедности;

4) примедбе о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром ~~који могу бити од значаја за Дирекцију.~~

ЗПБ према којима управљач и железнички превозник састављају извештај из става 2. овог члана и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа, прописује Дирекција.

Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га Министру најкасније до 30. септембра текуће године.

Извештај садржи податке о:

1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ;

2) важним променама у законодавству и регулисању безбедности на железници;

3) унапређењу поступка сертификације о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз;

4) резултатима и искуствима везаним за надзор над управљачем и железничким превозником.

Извештај из става 6. овог члана Дирекција доставља и Европској железничкој агенцији најкасније до 30. септембра текуће године.

Уколико се након достављања извештаја из става 6. овог члана открију нове чињенице или грешке, Дирекција је дужна да показатеље који се односе на одређену годину допуни или исправи првом приликом, а најкасније у следећем годишњем извештају.

ДИРЕКЦИЈА БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ ЕЛЕМЕНТЕ ИЗВЕШТАЈА ИЗ СТ. 3 И 6. ОВОГ ЧЛАНА.

3. Заједничке безбедносне методе

Члан 39.

Заједничке безбедносне методе прописују начин процене нивоа безбедности, остварености безбедносних циљева и усаглашености са другим безбедносним захтевима, путем дефинисања:

1) Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика;

2) Заједничких безбедносних метода за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, које обухватају:

(1) поступке за оцену испуњености захтева поднетих од стране управљача, односно железничких превозника, за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,

(2) критеријуме за оцену испуњености захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,

(3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, након што је издат сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз;

3) Заједничка безбедносна метода за надзор безбедносног учинка након издавања сертификата о безбедности за превоз или за управљање железничком инфраструктуром;

4) Заједничка безбедносна метода за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.

Заједничка безбедносна метода 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. Заједничка безбедносна метода за процену и оцену ризика је саставни део система за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника.

Ако се значајне промене односе на структурне подсистеме, Заједничка безбедносна метода за процену и оцену ризика примениће се:

1) ако процену и оцену ризика захтева одговарајући ЈТП/ТСИ ТСИ, у ком случају се у ЈТП/ТСИ ТСИ наводи који делови Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика ће се применити;

2) у циљу провере безбедне интеграције структурних подсистема у постојећи систем, у складу са чланом 22. овог закона.

Предлагач значајне промене може бити:

1) управљач или железнички превозник, у оквиру мера из члана 37. став 2. овог закона;

2) наручилац или произвођач, када поднесе захтев за верификацију подсистема, у складу са чланом 19. овог закона;

3) подносилац захтева за издавање дозволе за коришћење возила;

4) лице задужено за одржавање.

Предлагач значајне промене спроводи Заједничку безбедносну методу за процену и оцену ризика.

Независну оцену правилне примене Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и резултата те примене спроводи акредитовано тело или тело које испуњава услове прописане том методом и које је као такво решењем, а по захтеву тог тела, одређено од стране Дирекције.

~~За издавање решења из става 6. овог члана плаћа се такса.~~

ДИРЕКЦИЈА МОЖЕ ОБАВЉАТИ НЕЗАВИСНУ ОЦЕНУ ПРАВИЛНЕ ПРИМЕНЕ ЗАЈЕДНИЧКЕ БЕЗБЕДНОСНЕ МЕТОДЕ ЗА ПРОЦЕНУ И ОЦЕНУ РИЗИКА И РЕЗУЛТАТА ТЕ ПРИМЕНЕ У СЛЕДЕЋИМ СЛУЧАЈЕВИМА:

1) ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ВОЗИЛА;

- 2) ИЗДАВАЊЕ ДОДАТНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ВОЗИЛА;
- 3) АЖУРИРАЊЕ СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ ЗБОГ ПРОМЕНЕ ВРСТЕ И ОБИМА ПОСЛОВАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА;
- 4) АЖУРИРАЊЕ СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ ЗБОГ ЗНАТНИХ ИЗМЕНА ИНФРАСТРУКТУРЕ, СИГНАЛИЗАЦИЈЕ ИЛИ НАПАЈАЊА ЕНЕРГИЈОМ ИЛИ НАЧИНА ЕКСПЛОАТАЦИЈЕ И ОДРЖАВАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ;
- 5) РЕВИДИРАЊЕ СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ И СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ ПОСЛЕ ЗНАТНИХ ПРОМЕНА У ПРОПИСИМА О БЕЗБЕДНОСТИ.

ЗА ОЦЕНУ ПРАВИЛНЕ ПРИМЕНЕ ЗАЈЕДНИЧКЕ БЕЗБЕДНОСНЕ МЕТОДЕ ЗА ПРОЦЕНУ И ОЦЕНУ РИЗИКА И РЕЗУЛТАТА ТЕ ПРИМЕНЕ КОЈУ СПРОВОДИ ДИРЕКЦИЈА ПЛАЋА СЕ ТАКСА.

Висину таксе из става 7. овог члана утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

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

Тело за оцену ризика 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 Заједничком безбедносном методом 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 4. 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 заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика чини саставни део периодичне интерне контроле система за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника.

Заједничке безбедносне методе из става 1. тачка 2) овог члана примењује Дирекција у поступку издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Заједничку безбедносну методу из става 1. тачка 3) овог члана примењује Дирекција у циљу надзора над применом система за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача након издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, као и надзора над применом

заједничке безбедносне методе из става 1. тачка 4) овог члана од стране железничког превозника, управљача и лица задуженог за одржавање.

Заједничку безбедносну методу из става 1. тачка 4) овог члана примењују железнички превозник и управљач након добијања сертификата о безбедности за превоз, односно сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, као и лице задужено за одржавање.

Заједничку безбедносну методу из става 1. тачка 1) овог члана прописује OTIF, а заједничке безбедносне методе из става 1. тач. 2), 3) и 4) овог члана прописује Дирекција.

Сходно усвојеним и ревидираним заједничким безбедносним методама доносе се потребне измене и допуне националних прописа за безбедност.

Управљач и железнички превозник дужни су да у годишњем извештају из члана 38. став 3. овог закона опишу и своја искуства у вези примене метода из става 1. тач. 1) и 4) овог члана.

Дирекција ће у свој годишњи извештај из члана 38. став 6. овог закона укључити и искуства предлагача, железничког превозника и управљача, као и сопствена искуства у вези примене метода из става 1. тач. 1), 3) и 4) овог члана.

5. Пријављивање националних прописа за безбедност

Члан 41.

Дирекција је дужна да на својој интернет страници објављује националне прописе за безбедност како би исти били на располагању управљачу, железничком превознику и подносиоцима захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Дирекција пријављује Европској комисији важеће националне прописе за безбедност:

1) у вези са постојећим националним безбедносним циљевима и безбедносним методама;

2) који дефинишу захтеве за системе безбедног управљања, као и захтеве за сертификат о безбедности за превоз;

3) који одређују захтеве за пуштање у рад и одржавање нових и битно измењених железничких возила, који још нису обухваћени у ЈПП/ТСИ ТСИ, с тим да пријава мора садржати прописе за размену возила између железничких превозника, системе регистрације и захтеве у погледу поступака проба;

4) који обухватају заједничке оперативне прописе за железничке мреже које још нису обухваћене у ЈПП/ТСИ ТСИ, што обухвата и правила у вези са системом сигнализације и вођења саобраћаја;

5) који дефинишу захтеве за додатним интерним прописима које морају донети управљач и железнички превозник;

6) који дефинишу захтеве за извршне железничке раднике, укључујући критеријуме избора, здравствене способности и професионалне квалификације и издавање уверења, ако нису обухваћени у ЈПП/ТСИ ТСИ;

7) који уређују истрагу несрећа и инцидента НЕЗГОДА.

У пријави из става 2. овог члана наводи се област примене прописа, основни садржај прописа са упућивањем на правне текстове, форма прописа и ко је надлежан за њихово објављивање.

Дирекција обавештава Европску комисију о свакој измени националних прописа за безбедност и о сваком новом националном пропису за безбедност који се евентуално доноси, изузев ако се пропис у целини односи на извођење ЈТД/ТСИ ТСИ.

Ако се намерава, по прихватању ЗБЦ, издавање новог националног прописа за безбедност који захтева виши ниво безбедности од ЗБЦ или издавање новог националног прописа за безбедност који може утицати на рад железничких превозника из других држава на територији Републике Србије, Дирекција ће благовремено консултовати све заинтересоване стране.

Дирекција доставља Европској комисији нацрт националног прописа за безбедност на разматрање заједно са разлозима његовог доношења.

Ако Европска комисија обавести Републику Србију да сматра да нацрт прописа за безбедност није у складу са заједничким безбедносним методама или бар са остваривањем ЗБЦ, или сматра да представља средство самовољне дискриминације или прикривеног ограничавања превоза железницом између држава чланица Европске уније, онда се привремено зауставља доношење, почетак важења или примена прописа, док се, у року од шест месеци не донесе коначна одлука.

Ако Европска комисија усвоји одговарајућу одлуку којом утврђује да нацрт прописа за безбедност није у складу са заједничким безбедносним методама, или са постизањем бар ЗБЦ, или да представља средство самовољне дискриминације, или прикривеног ограничавања превоза између држава чланица Европске уније у железничком саобраћају, онда Дирекција предузима све што је потребно да се ова одлука изврши.

6. Систем управљања безбедношћу

Члан 42.

Управљач и железнички превозник дужни су да успоставе систем за управљање безбедношћу, који има за циљ да се бар достигну ЗБЦ за железнички систем у целини. Систем за управљање безбедношћу мора бити усклађен са пријављеним националним прописима за безбедност и са безбедносним захтевима утврђеним у ЈТД/ТСИ ТСИ и морају бити примењене одговарајуће одредбе заједничких безбедносних метода.

Систем за управљање безбедношћу мора да испуни захтеве и да садржи елементе, прописане овим законом, који су у складу са карактером, обимом и врстом делатности које се обављају у железничком саобраћају.

Системом из става 2. овог члана постиже се контрола свих ризика повезаних са делатношћу управљача или железничког превозника, укључујући и пружање услуга одржавања, снабдевање материјалом и ангажовање подизвођача, као и ризике који се јављају услед активности трећих лица.

Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир ефекте делатности различитих железничких превозника на мрежи, па у складу са тим мора садржати одредбе које омогућују железничким превозницима обављање делатности у складу са ЈТД/ТСИ ТСИ и националним прописима за безбедност, као и условима из њихових сертификата о безбедности за превоз. Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир и

координацију хитних поступака са свим железничким превозницима у ванредним ситуацијама.

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.

Основни елементи система за управљање безбедношћу су:

1) политика безбедности коју је одобрио директор управљача или железничког превозника и која је достављена свим запосленима;

2) квалитативни и квантитативни циљеви управљача или железничког превозника у погледу одржавања и унапређивања безбедности, као и планови и поступци за остваривање тих циљева;

3) поступци за осигуравање поштовања стандарда и других прописаних захтева током читавог века употребе опреме и у експлоатацији и поступци за достизање постојећих, нових и измењених техничких и експлоатационих стандарда или других прописаних захтева утврђених у једном од следећих докумената:

(1) ЈПП/ТСИ ТСИ,

(2) националним прописима за безбедност,

(3) другим релевантним прописима,

(4) одлукама надлежних органа;

4) поступци и методе за спровођење оцене ризика и примену мера контроле ризика увек када промена у условима експлоатације или увођење новог производа доведу до нових ризика за инфраструктуру или експлоатацију;

5) обезбеђивање програма обуке запослених и одржавања стручне оспособљености запослених, као и одговарајуће извршавање послова;

6) практична решења за обезбеђивање информисаности у оквиру организације и између организација које послују на истој инфраструктури;

7) поступци и обрасци за објављивање информација о безбедности и утврђивање поступка за контролу конфигурације кључних информација о безбедности;

8) поступци којима се обезбеђује пријављивање, истрага и анализа несрећа, инцидената, НЕЗГОДА, избегнутих несрећа и других опасних догађаја и предузимање потребних превентивних мера;

9) обезбеђивање планова за деловање, упозоравање и информисање у ванредним ситуацијама, претходно договорених са одговарајућим државним органима;

10) одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу.

Управљач и железнички превозник, у оквиру свог система за управљање безбедношћу, доносе интерна акта којима се уређују поступци из става 6. овог члана.

Акта управљача из става 7. овог члана, која се односе на поступке које морају спроводити железнички превозници, морају бити доступна свим

заинтересованим железничким превозницима који саобраћају на одређеној инфраструктури.

Дирекција ближе прописује елементе система за управљање безбедношћу.

Надзор над системима за управљање безбедношћу

Члан 43.

Дирекција врши надзор над системима за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника, након издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Надзором из става 1. овог члана проверава се да ли управљач и железнички превозник примењују свој систем управљања безбедношћу и, по потреби, налаже се спровођење одговарајућих мера.

Решење којим се налаже спровођење одговарајућих мера из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

~~Дирекција ближе прописује надзор над системима за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника након издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.~~

Надзор на лицу места, у смислу става 1. овог члана, врши овлашћено лице Дирекције.

**VI. СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ
И СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ
ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ**

1. Сертификат о безбедности за превоз

Појам и садржина

Члан 44.

Железнички превозник мора да поседује сертификат о безбедности за превоз да би му се дозволио приступ инфраструктури.

Сертификат о безбедности за превоз може да обухвата целу мрежу или њен одређени део.

Сертификат о безбедности за превоз представља доказ да је железнички превозник успоставио систем за управљање безбедношћу и да је у стању да испуни захтеве утврђене у ЈПН/ТСИ ТСИ, националним прописима за безбедност и другим релевантним прописима у циљу контроле ризика и безбедног одвијања саобраћаја на мрежи.

Сертификат о безбедности за превоз састоји се од:

1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу железничког превозника;

2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је железнички превозник усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно обављање саобраћаја на одговарајућој мрежи; у те захтеве могу бити укључени примена ТСИ, националних прописа за безбедност и интерних прописа железничког превозника, прихватање сертификата запослених и дозвола за коришћење железничких возила која користи тај железнички превозник.

За издавање сертификата о безбедности за превоз – део Б који се односи на мрежу подноси се следеће:

1) документација железничког превозника о ~~ЈПП/ТСИ~~ ТСИ или деловима ~~ЈПП/ТСИ~~ ТСИ и, где је то релевантно, националним прописима за безбедност, интерним и другим прописима који се примењују на обављање саобраћаја, запослене и возила, као и како се осигурава њихово поштовање у систему за управљање безбедношћу;

2) документација железничког превозника о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе обављања саобраћаја, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ~~ЈПП/ТСИ~~ ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;

3) документација железничког превозника о различитим врстама возила која се користе за потребе саобраћаја, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ~~ЈПП/ТСИ~~ ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење.

Документација у вези елемената који су у складу са ~~ЈПП/ТСИ~~ ТСИ и условима интероперабилности подноси се у сажетој форми.

У сертификату о безбедности за превоз наводе се врста и обим послова железничког превозника на које се сертификат односи.

*Сертификат о безбедности индустријске железнице
за превоз*

Члан 45.

Ималац индустријске железнице мора да поседује сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз којим се потврђује прихватање одредаба које је ималац индустријске железнице усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно одвијање саобраћаја на индустријској железници. У те захтеве могу бити укључени примена ~~ЈПП/ТСИ~~ ТСИ и националних прописа за безбедност и дозволе за коришћење железничких возила која користи тај ималац индустријске железнице.

У погледу доказа потребних за издавање сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз сходно се примењују одредбе члана 44. став 5. овог закона.

На издавање и одузимање сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз сходно се примењују чл. 46. и 48. овог закона.

Издавање сертификата о безбедности за превоз

Члан 46.

Дирекција издаје сертификат о безбедности за превоз у форми решења и на прописаном обрасцу.

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

Рок важења сертификата о безбедности за превоз је пет година.

Сертификат о безбедности за превоз обнавља се на захтев носиоца.

Дирекција ближе прописује обрасце сертификата о безбедности за превоз, нумерисање образаца сертификата о безбедности за превоз у складу са европским идентификационим бројем, образац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за превоз и упутство за његово попуњавање, као и потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за превоз.

Обрасци сертификата о безбедности за превоз издају се и на једном од следећих језика: енглески, француски или немачки.

Носилац сертификата о безбедности за превоз без одлагања, обавештава Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, које се односе на елементе система управљања безбедношћу. Већа промена је она која значајније мења услове на основу којих је издат сертификат о безбедности за превоз (нова врста пословања, нова пруга, нови тип возила, нова категорија особља и др.).

~~Железничком превознику који планира да пружа додатне транспортне услуге, Дирекција ће издати додатни сертификат — део Б.~~

Дирекција може захтевати да одговарајући део сертификата о безбедности за превоз буде ревидиран после знатних промена у прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Сертификат о безбедности за превоз се у целини или делимично ажурира кад год се знатно измене врста или обим пословања.

За издавање сертификата о безбедности за превоз, његово обнављање, ревидирање и ажурирање плаћа се такса.

Висину таксе из става 11. овог члана утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

О издатим сертификатима о безбедности за превоз Дирекција води евиденцију.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за превоз, ~~као и о одбијању издавања додатног сертификата — део Б~~ коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Признавање страног сертификата и додатни сертификат

Члан 47.

Сертификат о безбедности за превоз – део А издат железничком превознику у страног држави важи у Републици Србији на основу реципрцитета ~~ПОТВРЂЕНИХ МЕЂУНАРОДНИХ СПОРАЗУМА.~~

Железнички превозник из става 1. овог члана који намерава да пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији мора добити додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б од Дирекције.

2. СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ

ПОЈАМ И САДРЖИНА

Члан 49.

~~Управљач мора да поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.~~

~~Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се састоји од:~~

~~1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу управљача;~~

~~2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно одржавање и експлоатацију инфраструктуре.~~

~~За издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром – део Б подноси се следеће:~~

~~1) документација управљача о ЈТП/ТСИ или деловима ЈТП/ТСИ и, где је то релевантно, националним прописима за безбедност, интерним и другим прописима који се примењују за експлоатацију и одржавање инфраструктуре, запослене и возила, као и како се путем система за управљање безбедношћу осигурава њихово поштовање;~~

~~2) документација управљача о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе експлоатације и одржавања железничке инфраструктуре, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ЈТП/ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;~~

~~3) документација управљача о различитим врстама возила која се користе за потребе одржавања инфраструктуре, укључујући и доказе да ередства испуњавају услове ЈТП/ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење.~~

~~У сертификату о безбедности за управљање железничком инфраструктуром наводе се мреже или делови мрежа на које се сертификат односи.~~

~~УПРАВЉАЧ МОРА ДА ПОСЕДУЈЕ СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ.~~

~~СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ СЕ САСТОЈИ ОД:~~

~~1) ДЕЛА КОЈИМ СЕ ПОТВРЂУЈЕ ПРИХВАТАЊЕ СИСТЕМА ЗА УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ УПРАВЉАЧА;~~

~~2) ДЕЛА КОЈИМ СЕ ПОТВРЂУЈЕ ПРИХВАТАЊЕ ОДРЕДАБА КОЈЕ ЈЕ УПРАВЉАЧ УСВОЈИО ДА БИ ЗАДОВОЉИО СПЕЦИФИЧНЕ ЗАХТЕВЕ~~

ПОТРЕБНЕ ЗА БЕЗБЕДНО ОДРЖАВАЊЕ И ЕКСПЛОАТАЦИЈУ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

КАО ДОКАЗ ИСПУЊЕНОСТИ УСЛОВА ЗА ИЗДАВАЊЕ СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ ИЗ СТАВА 2. ТАЧКА 2. ОВОГ ЧЛАНА ПОДНОСИ СЕ СЛЕДЕЋЕ:

1) ДОКУМЕНТАЦИЈА УПРАВЉАЧА О ТСИ ИЛИ ДЕЛОВИМА ТСИ И, ГДЕ ЈЕ ТО РЕЛЕВАНТНО, НАЦИОНАЛНИМ ПРОПИСИМА ЗА БЕЗБЕДНОСТ, ИНТЕРНИМ И ДРУГИМ ПРОПИСИМА КОЈИ СЕ ПРИМЕЊУЈУ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЈУ И ОДРЖАВАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЗАПОСЛЕНЕ И ВОЗИЛА, КАО И КАКО СЕ ПУТЕМ СИСТЕМА ЗА УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ ОСИГУРАВА ЊИХОВО ПОШТОВАЊЕ;

2) ДОКУМЕНТАЦИЈА УПРАВЉАЧА О РАЗЛИЧИТИМ КАТЕГОРИЈАМА ЗАПОСЛЕНИХ ИЛИ АНГАЖОВАНИХ ПО УГОВОРУ ЗА ПОТРЕБЕ ЕКСПЛОАТАЦИЈЕ И ОДРЖАВАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, УКЉУЧУЈУЋИ У ТО И ДОКАЗЕ ДА ИСТИ ИСПУЊАВАЈУ УСЛОВЕ ТСИ ИЛИ НАЦИОНАЛНИХ ПРОПИСА ЗА БЕЗБЕДНОСТ И ДА ПОСЕДУЈУ ПОТРЕБНЕ ДОЗВОЛЕ И СЕРТИФИКАТЕ;

3) ДОКУМЕНТАЦИЈА УПРАВЉАЧА О РАЗЛИЧИТИМ ВРСТАМА ВОЗИЛА КОЈА СЕ КОРИСТЕ ЗА ПОТРЕБЕ ОДРЖАВАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ, УКЉУЧУЈУЋИ И ДОКАЗЕ ДА СРЕДСТВА ИСПУЊАВАЈУ УСЛОВЕ ТСИ ИЛИ НАЦИОНАЛНИХ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА И ДА ПОСЕДУЈУ ПОТРЕБНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ.

У СЕРТИФИКАТУ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ НАВОДЕ СЕ МРЕЖЕ ИЛИ ДЕЛОВИ МРЕЖА НА КОЈЕ СЕ СЕРТИФИКАТ ОДНОСИ.

*Сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром
индустријске железнице*

Члан 50.

Ималац индустријске железнице мора да поседује сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице којим се потврђује прихватање одредаба које је ималац индустријске железнице усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно одржавање и експлоатацију инфраструктуре.

За издавање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице који се издаје имаоцу индустријске железнице сходно се примењују одредбе члана 49. став-3. СТАВ 2. ТАЧКА 2. овог закона.

НА ИЗДАВАЊЕ И ОДУЗИМАЊЕ СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРОМ ИНДУСТРИЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ ЧЛ. 51. И 52. ОВОГ ЗАКОНА.

*Издавање сертификата о безбедности за управљање
железничком инфраструктуром*

Члан 51.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром издаје Дирекција, у форми решења и на прописаном обрасцу.

Решење о одбијању издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром важи пет година.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром обнавља се на захтев носиоца.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се у целини или делимично ажурира када дође до знатних измена инфраструктуре, сигнализације или напајања енергијом или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре, о чему носилац тог сертификата без одлагања, а најкасније у року од осам дана, обавештава Дирекцију.

Дирекција може захтевати да сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром буде ревидиран после знатних промена у прописима о безбедности.

За издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, његово обнављање, ажурирање или ревизију плаћа се такса.

Висину таксе из става 7. овог члана утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Дирекција ближе прописује обрасце сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, нумерисање образаца сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са европским идентификационим бројем, образац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и упутство за његово попуњавање и потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

О издатим сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром Дирекција води евиденцију.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

VII. ИНФРАСТРУКТУРА

Технички услови

Члан 54.

Подсистем инфраструктура чине горњи строј (колосеци, скретнице и друге сложене колосечне конструкције, профили и др.) и доњи строј (земљани труп, мостови, пропусни, тунели, перони, подручја приступа и др.) железничке пруге који испуњава следеће техничке услове:

1) ширина колосека износи 1435 mm, с тим што не може бити мања од 1430 mm нити већа од 1470 mm, укључујући и проширење колосека у кривини;

2) полупречник кривине на отвореној прузи износи најмање 300 m, а на главном пролазном колосеку у железничкој станици најмање 500 m; спољна шина, зависно од величине полупречника кривине и дозвољене брзине, мора бити надвишена али не више од 150 mm;

3) нагиб нивелете на отвореној прузи износи највише 25 ‰;

~~4) нагиб нивелете у железничкој станици износи највише: за железничку станицу у правцу до 1 ‰, а за железничку станицу у кривини до 2,5 ‰, зависно од полупречника кривине;~~

4) НАГИБ НИВЕЛЕНТЕ У СТАНИЦИ ИЗНОСИ НАЈВИШЕ: ЗА СТАНИЦУ У ПРАВЦУ ДО 1 ‰, А ЗА СТАНИЦУ У КРИВИНИ ДО 2,5 ‰;

5) размак колосека у железничкој станици мора бити толики да између слободних профила тих колосека постоји потребан простор за безбедно кретање путника и других лица и за постављање постројења, направа и стубова за сигнале, електричну контактну мрежу, осветљење и сл;

6) размак колосека у железничкој станици износи најмање 4,75 m, а размак колосека између којих се постављају перони висине 0,55 m, рачунајући од горње ивице шине, износи најмање 6 m;

7) размак колосека на отвореној прузи код двоколосечних и паралелних пруга износи најмање 4 m;

8) дозвољена маса на магистралним пругама износи најмање 22,5 t по осовини и 8,0 t по дужном метру, а на регионалним и локалним пругама 18,0 t по осовини и 6,4 t по дужном метру.

Друге техничке услове које мора испуњавати подсистем инфраструктура прописује Дирекција.

Одвајање железничких пруга

Члан 57.

Железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек се по правилу одваја или укршта са другом железничком пругом само у железничкој станици.

Ако се железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек одваја на отвореној прузи, одвојна скретница мора имати заштитни колосек и мора бити осигурана заштитним сигналимa који се предсигналишу. Сигнали морају бити зависни од положаја скретнице, ~~које се контролишу СИГНАЛИ И СКРЕТНИЦЕ КОНТРОЛИШУ СЕ~~ из суседног поседнутог службеног места на железничкој прузи.

Ако услови из става 2. овог члана нису испуњени, одвојна скретница мора бити поседнута за време одвијања саобраћаја преко ње, а највећа брзина возова преко скретнице може да буде највише 50 km/h.

IX. КОНТРОЛА, УПРАВЉАЊЕ И СИГНАЛИЗАЦИЈА

~~1. Сигнално-сигурносни уређаји~~

1. ПОДСИСТЕМ НА КОЈИ СЕ ПРИМЕЊУЈУ НАЦИОНАЛНИ ТЕХНИЧКИ ПРОПИСИ

~~2. Саобраћајна сигнализација~~

Сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи

Члан 64.

Железничке пруге опремају се прописаним сигнаlima, сигналним ознакама којима се железнички радници и друга лица упозоравају на опасност, стављају им се до знања наређења, ограничења, забране и упозорења којих се морају придржавати и дају неопходна обавештења за безбедно одвијање железничког саобраћаја и њихову личну безбедност.

Железнички радници и друга лица на која се сигнални знаци односе, морају се придржавати наређења, ограничења, забрана и упозорења датих помоћу сигналних знакова.

Сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи морају се давати, постављати и одржавати тако да их железнички радници и друга лица на која се односе могу на време и лако уочити дању, ноћу и НОЋУ ИЛИ при смањеној видљивости.

Ако је значење сигналног знака нејасно, железнички радници и друга лица на која се сигнални знак односи, поступају тако као да тај сигнални знак има оно значење које обезбеђује већи ниво безбедности у железничком саобраћају.

Сигнаlima и сигналним ознакама означавају се и опасности привременог карактера, нарочито оне које настану услед изненадног оштећења пруге и привремена ограничења и забране у саобраћају. Ти сигнали и сигналне ознаке морају се уклонити чим престану разлози због којих су били постављени.

Врсте сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи, њихово значење, облик, боју, најмању даљину видљивости, места њихове уградње, односно постављања, начин њихове употребе и поступке железничких радника у вези са показивањем сигналних знакова прописује Дирекција.

~~3. Железничка телекомуникациона мрежа~~

4. ИНТЕРОПЕРАБИЛНИ ПОДСИСТЕМ ЧЛАН 66А.

ИНТЕРОПЕРАБИЛНИ ПОДСИСТЕМ КОНТРОЛА, УПРАВЉАЊЕ И СИГНАЛИЗАЦИЈА ЧИНИ ЕВРОПСКИ СИСТЕМ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ САОБРАЋАЈЕМ (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ERTMS).

X. РЕГУЛИСАЊЕ И УПРАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈЕМ

Састав воза

Члан 69.

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

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

ОДРЕДБЕ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА ВАЖЕ 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.

Техничко колски преглед возила и возова у унутрашњем и међународном железничком саобраћају и критеријуме за вршење техничко колског прегледа прописује Дирекција.

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.

Опремање и осветљавање воза

Члан 72.

Воз мора бити опремљен апаратима са хемијским средствима за гашење пожара и прибором за прву помоћ, смештеним на лако доступним местима.

Воз за превоз путника мора бити унутра осветљен ноћу, а у тунелима у којима вожња траје дуже од три ЈЕДНОГ минута и дању.

Евиденције о возовима

Члан 73.

~~Железнички превозник за сваки воз води евиденције о возном особљу, саставу, кочењу и кретању воза, као и о догађајима који утичу или би могли утицати на ред вожње воза или безбедност железничког саобраћаја, а управљач води евиденцију о кретању возова на железничкој инфраструктури којом управља.~~

~~Врсту и садржину евиденција из става 1. овог члана и начин њиховог вођења прописује Дирекција.~~

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ЗА СВАКИ ВОЗ ВОДИ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ВОЗНОМ ОСОБЉУ, САСТАВУ, КОЧЕЊУ И КРЕТАЊУ ВОЗА, КАО И О ДОГАЂАЈИМА КОЈИ УТИЧУ ИЛИ БИ МОГЛИ УТИЦАТИ НА РЕД ВОЖЊЕ ВОЗА ИЛИ БЕЗБЕДНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА.

ОДРЕДБЕ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ВАЖЕ И ЗА ДРУГЕ СУБЈЕКТЕ КОЈИ ПОКРЕЋУ ВОЗ.

УПРАВЉАЧ ВОДИ ЕВИДЕНЦИЈУ О КРЕТАЊУ ВОЗОВА НА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ КОЈОМ УПРАВЉА.

ВРСТУ И САДРЖИНУ ЕВИДЕНЦИЈА ИЗ СТ. 1 И 3. ОВОГ ЧЛАНА И НАЧИН ЊИХОВОГ ВОЂЕЊА ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКЦИЈА.

XI. ЖЕЛЕЗНИЧКА ВОЗИЛА

1. Технички услови

Члан 75.

Возила на која се примењују национални железнички технички прописи, уређаји и опрема који се уграђују на железничка возила, а који су битни за безбедност железничког саобраћаја (уређаји за управљање, спајање, заустављање возила и за давање светлосних и звучних сигнала) морају испуњавати техничке услове прописане овим законом, српским и гранским стандардима из области железничког саобраћаја и обавезујућим прописима УИС.

Железничка возила која саобраћају на пругама опремљеним аутоматским пружним блоком, уређајем међустаничне зависности или телекомандом, као и на пругама које су делимично опремљене изолованим одсецима, морају имати масу по осовини 3,5 t или већу, а електрични отпор свих осовинских склопова, мерен од обруча до обруча празних кола, не може бити већи од 0,01 Ω за новоградњу и при обнови обручева, док после извршене периодичне оправке (без мењања обруча) не већи од 0,1 Ω . Граничне вредности се мере на осовини струјом максималног напона од 0,8 до 2 V и јачине 4–5 A, што важи и за склопове са моно-блок точковима.

Железничка возила која се користе на пругама са аутоматским пружним блоком и на пругама са пунктуалном контролом заузетости (бројачима осовина), морају имати точкове од електро-проводног материјала и следећих минималних димензија:

- 1) спољни пречник точка 350 mm;
 - 2) висина венца точка \varnothing 28 mm;
 - 3) ширина венца точка 20 mm.
- 3) ДЕБЉИНА ВЕНЦА ТОЧКА 22 MM.

ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ ИЗ СТАВА 2. И 3. ОВОГ ЧЛАНА ПРИМЕЊУЈУ СЕ И НА ЖЕЛЕЗНИЧКА ВОЗИЛА КОЈА САОБРАЋАЈУ И НА ОСТАЛИМ ПРУГАМА АКО СЕ НА ЊИМА НАЛАЗЕ АУТОМАТСКИ УРЕЂАЈИ ПУТНИХ ПРЕЛАЗА.

Опремање железничких возила кочним уређајима

Члан 76.

Возила морају бити опремљена уређајима за аутоматско кочење воза.

~~Локомотиве, путничка кола, моторни возови и моторна кола морају бити опремљени уређајима за брзо кочење у случају опасности.~~

ЛОКОМОТИВЕ, ПУТНИЧКА КОЛА И МОТОРНИ ВОЗОВИ МОРАЈУ БИТИ ОПРЕМЉЕНИ УРЕЂАЈИМА ЗА БРЗО КОЧЕЊЕ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ.

~~Уређаји за брзо кочење у случају опасности, уграђени у путничким и моторним колима и моторним возовима, морају бити лако доступни путницима.~~

УРЕЂАЈИ ЗА БРЗО КОЧЕЊЕ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ, УГРАЂЕНИ У ПУТНИЧКИМ КОЛИМА И МОТОРНИМ ВОЗОВИМА, МОРАЈУ БИТИ ЛАКО ДОСТУПНИ ПУТНИЦИМА.

~~Ручним, односно притврдним кочницама морају бити опремљена вучна возила и путничка кола.~~

РУЧНИМ, ПРИТВРДНИМ, ОДНОСНО ОПРУЖНИМ КОЧНИЦАМА МОРАЈУ БИТИ ОПРЕМЉЕНА ВУЧНА ВОЗИЛА И ПУТНИЧКА КОЛА.

Сва теретна кола намењена превозу робе која захтева нарочите мере опрезности или чијим се посебним уређајима за смештај робе мора пажљиво поступати, морају бити опремљена ручном, односно притврдном кочницом.

Најмање 20% осталих теретних кола у колском парку имаоца мора бити опремљено ручном, односно притврдном кочницом.

Врсте кочница на возилима и њихове делове, натписе и ознаке уређаја кочница, начин кочења возова и возила, састав возова с обзиром на врсту кочница, проверу исправности кочница, прорачун снаге кочница код воза и обезбеђење од самопокретања прописује Дирекција.

Уређаји и опрема вучних возила

Члан 78.

Локомотива мора да има:

- 1) уређај за управљање;
- 2) уређај за кочење;
- ~~3) влачно одбојну опрему;~~
- 3) ВУЧНО-ОДБОЈНИЧКИ УРЕЂАЈ;
- 4) уређај за контролу будности;
- 5) аутостоп уређај, на пругама које су њиме опремљене, осим у случају:
 - (1) саобраћања воза са пруге без уграђеног аутостоп уређаја на пругу са уграђеним аутостоп уређајем и обратно,
 - (2) саобраћања воза по обилазној прузи,
 - (3) продужења кретања воза до прве могуће замене локомотиве у случају квара аутостоп уређаја за време вожње,
 - (4) допреме локомотиве до депоа, односно радионице за одржавање и сл;
- 6) региструјући брзиномер (тахограф);
- 7) уређај за осветљавање и давање светлосних-ЧЕОНИХ сигнала;

- 8) уређај за давање звучних сигнала;
- 9) уређај за радио везу са диспечерским центром када саобраћа на пругама опремљеним радио-диспечерском везом;
- 10) уређај за брисање чеоног стакла;
- 11) спољашња огледала – ретровизоре или бочни покретни прозор ради уочавања краја воза-КАМЕРЕ;
- 12) апарате за почетно гашење пожара;
- 13) прибор за прву помоћ;
- 14) РУЧНЕ ПАПУЧЕ ЗА ОБЕЗБЕЂЕЊЕ ОД САМОПОКРЕТАЊА.

Моторни воз и моторна кола морају да имају МОРА ДА ИМА, поред уређаја и опреме из става 1. овог члана, и:

- 1) уређај за електрично осветљење простора за путнике;
- 2) санитарно-хигијенске уређаје;
- 3) уређаје за прелажење из кола у кола (изузев моторних кола);
- 4) уређај за грејање простора за путнике;
- 5) ПОМОЋНО КВАЧИЛО АКО ИМА АУТОМАТСКО И ПОЛУАТОМАТСКО КВАЧИЛО.

Вучно возило за посебне намене не мора да има уређаје и опрему из става 1. тач. 5) и 9) овог члана.

Вучно возило које се користи за извлачење или доставу вучених возила на или са индустријског колосека укључујући и кретање на подручју железничког службеног места у коме се прикључује индустријски колосек не мора да буде опремљено уређајима и опремом из става 1. тач. 4), 5) и 9) овог члана.

Ако се возило из става 4. овог члана не може кретати брзином већом од 20 km/h, не мора бити опремљено ни уређајем из става 1. тачка 6) овог члана.

Вучно возило које се користи само на индустријском колосеку не мора да буде опремљено уређајима и опремом из става 1. тач. 4), 5), 6) и 9) овог члана.

Парна локомотива не мора да има уређаје из става 1. тач. 4), 5), 9) и 10) овог члана.

2. Одржавање возила

Лице задужено за одржавање

Члан 80.

Ималац возила је дужан да за свако возило које користи одреди лице задужено за његово одржавање.

Лице задужено за одржавање може да буде и железнички превозник, управљач или ималац возила.

Лице задужено за одржавање региструје се у Националном регистру железничких возила.

Возило се не може користити ако није одређено лице за његово одржавање.

Поред одговорности железничког превозника и управљача за безбедно саобраћање возова, лице задужено за одржавање, помоћу система за одржавање, одговорно је да се возила, за чије је одржавање задужено, налазе у стању које омогућава њихово безбедно кретање.

Лице задужено за одржавање обезбеђује да се возила одржавају у складу са овим законом, досијеом о одржавању возила и одредбама ЈТТ/ТСИ ТСИ.

Досије о одржавању сваког возила саставља и води лице задужено за одржавање. ЕЛЕМЕНТЕ ДОСИЈЕА О ОДРЖАВАЊУ И ВОЂЕЊЕ ДОСИЈЕА О ОДРЖАВАЊУ ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКЦИЈА.

Лице задужено за одржавање врши одржавање само или за вршење одржавања закључује уговоре са ~~сертифицираним~~ радионицама за одржавање.

Сертификација лица задуженог за одржавање теретних кола

Члан 81.

Лице задужено за одржавање теретних кола мора бити сертифицировано у складу са прописом који доноси ОТИФ.

Дирекција издаје сертификат лицу задуженом за одржавање теретних кола ~~у форми решења~~ НА ОБРАСЦУ КОЈИ ЈЕ ПРОПИСАО ОТИФ ИЛИ ДРУГО СЕРТИФИКОВАНО ТЕЛО ИЗ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ИЛИ ДРЖАВЕ УГОВОРНИЦЕ ОТИФ-А ИЛИ ДРЖАВЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ.

~~Уз решење из става 2. Овог члана издаје се сертификат на обрасцу који је прописао ОТИФ.~~

СЕРТИФИКАТ ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА ИЗДАЈЕ СЕ СА РОКОМ ВАЖЕЊА НЕ ДУЖИМ ОД ПЕТ ГОДИНА.

Решење о одбијању издавања сертификата лица задужених за одржавање теретних кола коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 2. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Дирекција води евиденцију о издатим сертификатима из става 2. овог члана.

Сертификати из става 2. овог члана издати у државама уговорницама ОТИФ и државама Европске уније важе у Републици Србији.

ДИРЕКЦИЈА НАЈМАЊЕ ЈЕДНОМ ГОДИШЊЕ, НА ИЗАБРАНИМ ГЕОГРАФСКИ И ФУНКЦИОНАЛНО РЕПРЕЗЕНТАТИВНИМ ЛОКАЦИЈАМА, ОБАВЉА НАДЗОР СВИХ АКТИВНОСТИ ЛИЦА ЗАДУЖЕНИХ ЗА ОДРЖАВАЊЕ КОЈИМА ЈЕ ИЗДАЛА СЕРТИФИКАТ ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА, КАКО БИ ПРОВЕРИЛА ДА ЛИ ТА ЛИЦА ЈОШ УВЕК ИСПУЊАВАЈУ ЗАХТЕВЕ ЗА ДОБИЈАЊЕ СЕРТИФИКАТА.

УКОЛИКО ДИРЕКЦИЈА УТВРДИ ДА ЛИЦЕ ЗАДУЖЕНО ЗА ОДРЖАВАЊЕ ВИШЕ НЕ ИСПУЊАВА ЗАХТЕВЕ НА ОСНОВУ КОЈИХ МУ ЈЕ ИЗДАТ СЕРТИФИКАТ, ТАДА СЕ ЗАЈЕДНО СА ЛИЦЕМ ЗАДУЖЕНИМ ЗА ОДРЖАВАЊЕ ДОГОВАРА О ПЛАНУ ЗА ПОБОЉШАЊЕ ЊЕГОВОГ РАДА, ОГРАНИЧАВА

ОБИМ ПРИМЕНЕ СЕРТИФИКАТА ИЛИ СУСПЕНДУЈЕ СЕРТИФИКАТ, У ЗАВИСНОСТИ ОД СТЕПЕНА НЕУСАГЛАШЕНОСТИ СА ЗАХТЕВИМА ЗА ДОБИЈАЊЕ СЕРТИФИКАТА.

У СЛУЧАЈУ КОНТИНУИРАНОГ НЕИСПУЊАВАЊА ЗАХТЕВА ЗА СЕРТИФИКАЦИЈУ ИЛИ НЕСПРОВОЂЕЊА ПЛАНА ЗА ПОБОЉШАЊЕ РАДА, ДИРЕКЦИЈА РЕШЕЊЕМ ОГРАНИЧАВА ИЛИ ОДУЗИМА СЕРТИФИКАТ, НАВОДЕЋИ РАЗЛОГЕ ЗА СВОЈУ ОДЛУКУ.

Одржавање возила

Члан 82.

Возила се морају одржавати у стању које осигурава безбедан железнички саобраћај.

~~Начин и рекове одржавања возила и њихових делова значајних за безбедно одвијање железничког саобраћаја (кочни уређаји и њихови делови, осовински склоп, вучна и одбојна опрема, обртна постоља, постоље возила, елементи вешања и огибљења, уређаји за осветљавање, сирене, уређаји за контролу будности, локомотивски део радио-диспечерског уређаја, аутостоп уређаји, региструјући уређај, посуде под притиском, уређај за аутоматско затварање врата моторних возова и путничких кола, високонапонски електро уређаји и заштитно уземљење), елементе досијеа о одржавању и управљање досијеом о одржавању прописује Дирекција.~~

ОДРЖАВАЊЕ ВОЗИЛА ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКЦИЈА.

ГРАНСКИ СТАНДАРДИ ИЗ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА

ЧЛАН 83А

ДИРЕКЦИЈА ДОНОСИ ГРАНСКЕ СТАНДАРДЕ ИЗ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА.

ДИРЕКЦИЈА ПРОПИСУЈЕ ПОСТУПАК ИЗРАДЕ, ДОНОШЕЊА И ОБЈАВЉИВАЊА СТАНДАРДА ИЗ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА.

XII. УСЛОВИ КОЈЕ МОРАЈУ ИСПУЊАВАТИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ РАДНИЦИ

2. Услови које у стручном погледу морају испуњавати железнички радници

Стручно оспособљавање и усавршавање

Члан 85.

Железнички радници морају бити стручно оспособљени за послове које обављају у железничком саобраћају и морају се стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати.

Стручно оспособљавање је теоретско и практично и мора да буде у складу са безбедносним захтевима утврђеним у ЈПП/ТСИ ТСИ и националним прописима о безбедности.

Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног овлашћења машиновођа из члана 93. овог закона, водећи рачуна о томе да стручно оспособљавање и усавршавање из чл. 86. и 87. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ЈПП/ТСИ ТСИ или националним прописима о безбедности.

Теоретско стручно оспособљавање

Члан 86.

Теоретско стручно оспособљавање и проверу теоретске оспособљености изводе центри стручног оспособљавања.

О успешно обављеном теоретском стручном оспособљавању и провери теоретске оспособљености, центар стручног оспособљавања издаје потврду.

Центри стручног оспособљавања могу бити привредна друштва, друга правна лица и предузетници који имају:

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

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

Центру стручног оспособљавања који испуни услове из става 4. овог члана Дирекција издаје сертификат, у форми решења.

Решење 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 чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

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

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.

АКО ДИРЕКЦИЈА ПРОВЕРОМ ИЗ СТАВА 9. ОВОГ ЧЛАНА УТВРДИ ДА НОСИЛАЦ СЕРТИФИКАТА ИЗ СТАВА 5. ОВОГ ЧЛАНА ВИШЕ НЕ ЗАДОВОЉАВА 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.

Провера стручне оспособљености

Члан 88.

Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке ~~две~~ ЧЕТИРИ године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила и уређаја.

Ванредна провера стручне оспособљености железничких радника обавља се:

1) после сваке одсутности железничког радника са посла која је трајала више од шест месеци;

~~2) ако би железнички радник због непознавања прописа могао угрозити безбедност саобраћаја;~~

2) АКО ЖЕЛЕЗНИЧКИ РАДНИК ЗБОГ НЕПОЗНАВАЊА ПРОПИСА УГРОЗИ БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА;

3) ако железнички радник не испуњава прописане обавезе у погледу стручног усавршавања, због доношења нових прописа или измене важећих прописа;

4) ако железнички радник у свом раду крши прописе, што за последицу може имати настанак несреће, ~~инцидента~~—НЕЗГОДЕ, односно угрожавање безбедности саобраћаја;

5) ако се уводе нови типови уређаја или возила.

РЕДОВНУ И ВАНРЕДНУ ПРОВЕРУ СТРУЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ РАДНИКА ОБАВЉА ПОСЛОДАВАЦ.

Послодавац не може дозволити обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена.

3. Услови за стицање права на управљање вучним возилом

Члан 90.

Право на управљање вучним возилом може да стекне лице које испуњава следеће услове:

1) да је психички и физички способно да управља вучним возилом;

2) да је навршило 18 година живота;

3) да има прописано стручно образовање;

4) да се практично стручно оспособљавало под надзором лица које је стручно оспособљено за управљање одређеном врстом вучног возила;

5) да је положило стручни испит за управљање вучним возилом;

6) да поседује дозволу за управљање вучним возилом и једно или више додатних овлашћења;

7) да му одлуком надлежног органа није забрањено да управља вучним возилом.

8) ДА ЈЕДНУ ГОДИНУ НАКОН ПОЛОЖЕНОГ СТРУЧНОГ ИСПИТА, УПРАВЉА ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ УЗ ПРИСУСТВО ДРУГОГ МАШИНОВОЂЕ.

~~Изузетно од одредбе става 1. тачка 2) овог члана, право на управљање вучним возилом брзог воза, воза вишег ранга за превоз путника и теретног воза у међународном саобраћају може да стекне лице које је навршило 21 годину живота.~~

Дозвола за управљање вучним возилом

Члан 91.

~~Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, у форми решења и на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава услове из члана 90. став 1. тач. 1), 2) и 3) овог закона.~~

ДОЗВОЛУ ЗА УПРАВЉАЊЕ ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ДОЗВОЛА) ИЗДАЈЕ ДИРЕКЦИЈА, НА ПРОПИСАНОМ ОБРАСЦУ, АКО ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ ПОДНЕЛО ЗАХТЕВ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ ИЗ ЧЛАНА 90. ТАЧ. 1), 2), 3), 4), 5) И 7) ОВОГ ЗАКОНА.

Поступак издавања дозволе, образац дозволе, образац захтева за издавање дозволе и потребну документацију која се прилаже уз захтев прописује Дирекција.

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

За издавање, обнављање, ажурирање и издавање дупликата дозволе плаћа се такса.

Висину таксе из става 4. овог члана утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Дирекција издаје дозволу најкасније у року од 30 дана по пријему уредног захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана.

Дозвола се издаје са роком важења од десет година и власништво је носиоца.

По истеку рока из става 7. 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 95. 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.

Дозвола се издаје у једном оригиналу. Свако умножавање дозволе, осим од стране Дирекције када се тражи дупликат, забрањено је.

Дозвола важи на железничкој мрежи Републике Србије.

~~Дозволе издате од стране надлежних органа других држава чланица важе у Републици Србији на основу реципроцитета.~~

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.

Решење о одбијању обнављања и ажурирања дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Додатно овлашћење

Члан 93.

Додатно овлашћење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице) лицу које:

- 1) је положило стручни испит за управљање одређеном врстом вучних возила;
- 2) је положило стручни испит у вези познавања железничке инфраструктуре за коју се овлашћење тражи;
- 3) познаје језик, у случају обављања послова на железничкој инфраструктури друге државе, који управљач те државе назначи;
- 4) има дозволу.

Додатним овлашћењем лице из става 1. овог члана се овлашћује да на одређеним инфраструктурама управља одређеним типом вучних возила у једној или више следећих категорија:

- 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;
- 2) категорија Б – вучна возила возова за превоз путника и/или робе.

Лице из става 1. овог члана не мора имати додатно овлашћење за одређени део железничке инфраструктуре у следећим случајевима:

- 1) када сметње у одвијању железничког саобраћаја или извођење радова на одржавању железничке пруге захтевају скретање возова;
- 2) појединачном саобраћању музејских возова;
- 3) потребе за неодложним превозом робе;
- 4) потребе испоруке или презентацији новог воза или вучног возила;
- 5) стручног оспособљавања или полагања стручног испита за управљање вучним возилом.

У случајевима из става 3. овог члана у управљачници вучног возила мора се налазити машиновођа који има додатно овлашћење за одређени део железничке инфраструктуре, о чему се унапред обавештава управљач.

Послодавац утврђује, у оквиру свог система за управљање безбедношћу, поступак за издавање и ажурирање додатног овлашћења, као и право на подношење жалбе на одлуку у вези са издавањем, ажурирањем, суспензијом или одузимањем додатног овлашћења.

Жалба на одлуку послодавца којом се одбија захтев за издавање или ажурирање додатног овлашћења или којом се суспендује или одузима додатно овлашћење подноси се Дирекцији, у року од 30 дана од дана пријема одлуке.

Уколико послодавац не донесе одлуку по захтеву за издавање или ажурирање додатног овлашћења у року од 30 дана од дана пријема захтева са потребном документацијом, сматра се да је захтев одбијен, у ком случају се жалба Дирекцији може поднети у наредном року од 30 дана.

Решење Дирекције којим се одлучује о жалбама из ст. 6 и 7. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Оригинал додатног овлашћења припада послодавцу, који је дужан да на захтев носиоца додатног овлашћења изда оверену копију.

Изглед и садржину обрасца додатног овлашћења и оверене копије додатног овлашћења прописује Дирекција.

Послодавац без одлагања ажурира додатно овлашћење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру.

~~Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно овлашћење 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.~~

ЛИЦЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, У ТОКУ УПРАВЉАЊА ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ МОРА ДА ИМА КОД СЕБЕ ОВЕРЕНУ КОПИЈУ ДОДАТНОГ ОВЛАШЋЕЊА 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.

Додатно овлашћење издато у другој држави важи у Републици Србији на основу реципроцитета.

Регистри и размена информација

Члан 95.

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.

Дирекција, на захтев послодавца и надлежних органа других држава, у случајевима када машиновођа обавља посао на инфраструктури других држава, доставља информације о статусу дозвола.

Послодавац је дужан да:

1) води и ажурира регистар додатних овлашћења која су издата, ажурирана, суспендована, одузета или пријављена као изгубљена, украдена или уништена, који садржи податке из додатних овлашћења, као и податке о периодичним проверама здравствене способности и стручне оспособљености;

2) Дирекцији и другим надлежним државним органима достави тражене податке;

3) доставља информације о подацима из додатних овлашћења на захтев надлежних органа других држава када пружа услуге у међународном саобраћају;

4) проверава да ли су дозволе његових машиновођа важеће.

Машиновођа има право приступа својим подацима из регистара Дирекције и послодавца, као и право да му се на захтев, без накнаде, доставе ти подаци.

ДИРЕКЦИЈА БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ ЕЛЕМЕНТЕ РЕГИСТРА ИЗ СТАВА 1. И РЕГИСТРА ИЗ СТАВА 3. ТАЧКА 1) ОВОГ ЧЛАНА.

Ванредни здравствени преглед

Члан 102.

На ванредни здравствени преглед упућује се железнички радник за кога се основано посумња да из здравствених разлога више није способан да обавља своје послове и задатке и после сваке ОЗБИЛЪНЕ несреће, теже повреде, тешке и дуготрајне болести и у другим прописаним случајевима.

Упућивање радника из става 1. овог члана на ванредни здравствени преглед врши се на захтев непосредно претпостављеног, овлашћеног лица за вршење унутрашњег надзора, лекара, републичког инспектора за железнички саобраћај, јавног тужиоца, истражног судије, суда, судије за прекршаје или на лични захтев железничког радника.

Здравствене установе

Члан 103.

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, ~~као и посебне услове које прописује Министар, уз сагласност министра надлежног за послове здравља.~~

Списак здравствених усanova из става 1. овог члана објављује Дирекција на својој интернет страници.

Неспособност за вршење послова железничког радника

Члан 104.

Железнички радник који не испуњава прописане здравствене услове сматра се психички и физички неспособним за вршење одређених послова док та неспособност траје.

Железнички превозник и управљач дужни су да забране железничком раднику обављање послова ако се на здравственом прегледу утврди да не испуњава прописане здравствене услове за те послове или ако се није подвргао здравственом прегледу на који је упућен. И ИСПУНИО ПРОПИСАНЕ ЗДРАВСТВЕНЕ УСЛОВЕ ПРЕ ИСТЕКА ОБАВЉЕНОГ ЛЕКАРСКОГ ПРЕГЛЕДА.

*РАДНО ВРЕМЕ ВОЗНОГ ОСОБЉА КОЈЕ РЕДОВНО
УЧЕСТВУЈЕ У ИНТЕРОПЕРАБИЛНОМ ПРЕКОГРАНИЧНОМ САОБРАЋАЈУ*

ЧЛАН 116А

ИНТЕРОПЕРАБИЛНИ ПРЕКОГРАНИЧНИ САОБРАЋАЈ ЈЕ САОБРАЋАЈ ВОЗОВА ВИШЕ ОД 15 КМ ИЗА ГРАНИЦЕ, ЗА КОЈИ ЈЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ

ПРЕВОЗНИКУ ПОТРЕБАН ДОДАТНИ СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ ДЕО Б ЗА ПРУЖАЊЕ ТРАНСПОРТНИХ УСЛУГА У ДРУГОЈ ДРЖАВИ.

САОБРАЋАЈ ИЗМЕЂУ ГРАНИЧНИХ СТАНИЦА ДЕФИНИСаних МЕЂУДРЖАВНИМ СПОРАЗУМИМА НЕ СМАТРА СЕ ИНТЕРОПЕРАБИЛНИМ ПРЕКОГРАНИЧНИМ САОБРАЋАЈЕМ БЕЗ ОБЗИРА НА РАСТОЈАЊЕ ГРАНИЧНИХ СТАНИЦА ОД ГРАНИЦЕ.

УСЛОВИ У ВЕЗИ РАДНОГ ВРЕМЕНА ВОЗНОГ ОСОБЉА КОЈЕ УЧЕСТВУЈЕ У ИНЕТРОПЕРАБИЛНОМ ПРЕКОГРАНИЧНОМ САОБРАЋАЈУ СУ:

- 1) ДНЕВНИ ОДМОР ВОЗНОГ ОСОБЉА У ДОМИЦИЛНОЈ ЈЕДИНИЦИ ИЗНОСИ НАЈМАЊЕ 12 ЧАСОВА У ТОКУ 24-ЧАСОВНОГ ПЕРИОДА, А ИЗУЗЕТНО, ЈЕДНОМ У СЕДАМ ДАНА, ДНЕВНИ ОДМОР ВОЗНОГ ОСОБЉА У ДОМИЦИЛНОЈ ЈЕДИНИЦИ МОЖЕ ИЗНОСИТИ НАЈМАЊЕ ДЕВЕТ ЧАСОВА, ПРИ ЧЕМУ СЕ РАЗЛИКА ИЗМЕЂУ СКРАЋЕНОГ ОДМОРА И 12-ЧАСОВНОГ ОДМОРА ДОДАЈЕ НАРЕДНОМ ДНЕВНОМ ОДМОРУ У ДОМИЦИЛНОЈ ЈЕДИНИЦИ.
- 2) СКРАЋЕНИ ДНЕВНИ ОДМОР СЕ НЕ СМЕ ОДРЕДИТИ ИЗМЕЂУ ДВА ДНЕВНА ОДМОРА У ОБРТНОЈ ЈЕДИНИЦИ;
- 3) ДНЕВНИ ОДМОР ВОЗНОГ ОСОБЉА У ОБРТНОЈ ЈЕДИНИЦИ ИЗНОСИ НАЈМАЊЕ ОСАМ НЕПРЕКИДНИХ ЧАСОВА У ТОКУ 24-ЧАСОВНОГ ПЕРИОДА;
- 4) ПОСЛЕ ДНЕВНОГ ОДМОРА У ОБРТНОЈ ЈЕДИНИЦИ МОРА СЕ ОМОГУЋИТИ ДНЕВНИ ОДМОР У ДОМИЦИЛНОЈ ЈЕДИНИЦИ;
- 5) АКО СЛУЖБА МАШИНОВОЂЕ ТРАЈЕ ДУЖЕ ОД ОСАМ ЧАСОВА, МОРА МУ СЕ ОБЕЗБЕДИТИ ОДМОР У ТОКУ ДНЕВНОГ РАДА ОД НАЈМАЊЕ 45 МИНУТА. АКО СЛУЖБА МАШИНОВОЂЕ ТРАЈЕ ИЗМЕЂУ ШЕСТ И ОСАМ ЧАСОВА, МОРА МУ СЕ ОБЕЗБЕДИТИ ОДМОР У ТОКУ ДНЕВНОГ РАДА ОД НАЈМАЊЕ 30 МИНУТА У ТОКУ РАДНОГ ДАНА;
- 6) КОРИШЋЕЊЕ ДЕЛА ОДМОРА У ТОКУ СЛУЖБЕ ИЗ ТАЧКЕ 5) ОВОГ СТАВА МОРА СЕ ОМОГУЋИТИ ИЗМЕЂУ ТРЕЋЕГ И ШЕСТОГ РАДНОГ ЧАСА;
- 7) УКОЛИКО ЈЕ ВУЧНО ВОЗИЛО ПОСЕДНУТО И ВОЗОПРАТНИМ ОСОБЉЕМ, ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК УТВРЂУЈЕ КОРИШЋЕЊЕ ОДМОРА У ТОКУ ДНЕВНЕ СЛУЖБЕ У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ РАД;
- 8) ВОЗОПРАТНО ОСОБЉЕ ИМА ПРАВО НА ОДМОР У ТОКУ ДНЕВНЕ СЛУЖБЕ У ТРАЈАЊУ ОД НАЈМАЊЕ 30 МИНУТА УКОЛИКО МУ СЛУЖБА ТРАЈЕ ДУЖЕ ОД ШЕСТ ЧАСОВА;
- 9) ВОЗНО ОСОБЉЕ ИМА ПРАВО НА НЕПРЕКИНУТИ НЕДЕЉНИ ОДМОР У ТРАЈАЊУ ОД НАЈМАЊЕ 24 ЧАСА И 12-ЧАСОВНИ ДНЕВНИ ОДМОР ИЗ ТАЧКЕ 2) ОВОГ СТАВА, У ТОКУ СЕДМОДНЕВНОГ ПЕРИОДА;
- 10) ВРЕМЕ УПРАВЉАЊА ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ НЕ МОЖЕ ПРЕЂИ ДЕВЕТ ЧАСОВА У ДНЕВНОЈ СЛУЖБИ ОДНОСНО ОСАМ ЧАСОВА У НОЋНОЈ СЛУЖБИ ИЗМЕЂУ ДВА ДНЕВНА ОДМОРА;
- 11) ВРЕМЕ УПРАВЉАЊА ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ НЕ МОЖЕ ПРЕЂИ 80 ЧАСОВА У ТОКУ ПЕРИОДА ОД ДВЕ НЕДЕЉЕ.

XIII. ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА И ИНЦИДЕНАТА

НЕЗГОДА

Тело за истраге

Члан 119.

Тело за истраге спроводи истрагу после озбиљних несрећа на железничком систему са циљем могућег унапређивања безбедности на железници и превенције несрећа.

Осим озбиљних несрећа, тело за истраге може да истражује и остале несреће и инциденте НЕЗГОДЕ, који би под нешто другачијим условима могли да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то технички отказ структурних подсистема или чинилаца интероперабилности.

Тело за истраге има дискреционо право да одлучује да ли ће отворити истрагу осталих несрећа и инцидента НЕЗГОДА. У својој одлуци, оно узима у обзир:

- 1) озбиљност несрећа и инцидента НЕЗГОДА;
- 2) да ли су остале несреће и инциденти НЕЗГОДЕ део низа несрећа, односно инциденти НЕЗГОДА од значаја за систем у целини;
- 3) утицај на безбедност на железници;
- 4) захтеве управљача, железничког превозника, Дирекције или надлежних органа других држава.

Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује тело за истраге.

Циљ истраге није утврђивање кривице или одговорности учесника у несрећама и инцидентима НЕЗГОДАМА.

Тело за истраге мора имати бар једног истражитеља, који је оспособљен да, у случају несреће и инцидента НЕЗГОДЕ, обавља функцију главног истражитеља.

Тело за истраге је у погледу организације, правне структуре и одлучивања, независно од било ког управљача, железничког превозника, тела надлежног за наплату, тела надлежног за доделу траса и пријављеног тела, као и од било које стране чији би интереси могли бити у сукобу са пословима повереним телу надлежном за истрагу. Оно је, осим тога, функционално независно од Дирекције.

Тело за истраге обавља своје послове независно од субјеката из става 7. овог члана и мора да има довољне ресурсе за то. Његовим истражитељима даје се статус који им обезбеђује потребне гаранције независности.

Овлашћења тела за истраге

Члан 120.

Надлежни органи, железнички превозници, управљач и друга укључена лица, морају омогућити телу за истраге да ефикасно и независно обави своје задатке. Тело за истраге обавља послове самостално или, када је то потребно,

у сарадњи са државним органом надлежним за спровођење истраге у кривичном поступку и има право на:

1) слободан приступ месту несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ, до умешаних возила, инфраструктурних објеката, као и до објеката и уређаја за управљање саобраћајем и сигнализацијом;

2) попис доказа до којих је могуће доћи у тренутку спровођења истраге на месту несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ и надзор над уклањањем олупина, инфраструктурних објеката и постројења или њихових саставних делова ради прегледа и анализе;

3) приступ и употребу снимака уређаја за снимање вербалних извештаја на возу и евидентирање рада система сигнализације и контроле саобраћаја;

4) приступ резултатима обдукције тела жртава;

5) приступ резултатима истраге возног особља и других лица умешаних у несрећу или ~~инцидент~~ НЕЗГОДУ;

6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;

7) приступ свим одговарајућим информацијама или евиденцијама управљача, умешаних железничких превозника и Дирекције.

Истрага се обавља независно од судске истраге и не сме износити претпоставке о кривици, односно одговорности за несрећу или ~~инцидент~~ НЕЗГОДУ.

Истражитељи тела за истраге имају службену легитимацију коју прописује Министар.

Истражни поступак

Члан 121.

Ако се несрећа или ~~инцидент~~ НЕЗГОДА догоди на граничним објектима између Републике Србије и друге државе или у њиховој близини, тела за истраге тих држава могу се договорити да истрагу изврши једно од њих или да истрагу изврше заједно. У случају договора да истрагу врши тело за истраге једне државе, телу за истраге друге државе се омогућава учешће у истрази и неометана заједничка употреба резултата.

Тело за истраге из друге државе се позива да учествује у истрази, ако је у догађају учествовао железнички превозник са седиштем у тој држави и које је добило лиценцу у тој држави.

Тело за истраге обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ, тело за истраге може обезбедити и спољне стручњаке, који имају оперативну и стручно знање и искуство за помоћ при истрази.

Истрага се спроводи на начин који обезбеђује да сви учесници у несрећи или ~~инциденту~~ НЕЗГОДИ, имају могућност саслушања, односно давања изјава о догађају, као и да им се омогући заједничко коришћење резултата истраге.

Управљачи, железнички превозници, Дирекција, настрадала лица и њихови рођаци, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за интервенисање при несрећи или ~~инциденту~~ НЕЗГОДИ, представници особља и корисника морају бити редовно обавештавани о истрази и њеном току. Уколико

је то могуће, свима наведенима се омогућава да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на нацрт извештаја тела за истраге.

Тело за истраге и други надлежни органи морају окончати истрагу на месту несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај.

Извештаји тела за истраге

Члан 122.

О истрази несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ, тело за истраге сачињава извештај у облику и структури према врсти и озбиљности несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ, као и значају утврђеном у истрази. У извештају наводи циљеве истраге и по потреби безбедносне препоруке.

Тело за истраге објављује коначан извештај у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ.

Садржину извештаја тела за истраге прописује Министар.

Тело за истраге доставља извештај заједно са безбедносним препорукама свим субјектима из члана 121. ст. 3. и 4. овог закона, Министарству, као и заинтересованим телима и лицима из других држава.

Тело за истраге сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај за протеклу годину о истрагама обављеним у протеклој години, о датим безбедносним препорукама и мерама које су биле предузете у складу са раније датим препорукама.

Информације које је потребно послати Министарству
и Европској железничкој агенцији

Члан 123.

Тело за истраге мора у року од недељу дана од дана доношења одлуке о почетку истраге обавестити Министарство и Европску железничку агенцију о почетку истраге. У обавештењу се наводи датум, време, место и врста несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ и његове последице у погледу смртних исхода, повреда и материјалне штете.

Тело за истраге доставља Министарству извод коначног извештаја о истрази несреће или ~~инцидента~~ НЕЗГОДЕ из члана 122. став 2. овог закона и годишњи извештај из члана 122. став 5. овог закона.

Тело за истраге доставља извештаје из става 2. овог члана и Европској железничкој агенцији.

Безбедносне препоруке

Члан 124.

Безбедносна препорука коју изда тело за истрагу не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за несрећу или ~~инцидент~~ НЕЗГОДУ.

Препоруке се упућују Дирекцији и, у случају када је то потребно услед карактера препоруке, другим телима и органима у Републици Србији.

Органи и тела из става 2. овог члана предузимају потребне мере у циљу да се безбедносне препоруке тела за истрагу узимају у обзир и, у зависности од случаја, поступају по њима.

Органи и тела из става 2. овог члана којима су упућене безбедносне препоруке, најмање једном годишње подносе извештај телу за истрагу о мерама које су предузете или планиране да се предузму на основу препорука.

Обавезе управљача и железничких превозника при истрази несрећа и инцидента НЕЗГОДА

Члан 125.

Поред тела за истраге, управљач и железнички превозник морају да изврше задатке на истраживању узрока и последица несрећа и инцидента НЕЗГОДА у железничком саобраћају, као и околности у којима су настали, нарочито оних које тело за истраге није истражило.

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

Кад су узроци или последице несрећа или инцидента НЕЗГОДА искључиво на страни управљача или железничког превозника, истрагу обављају управљач или железнички превозник сами. Ако се узроци или последице односе на управљача и на железничког превозника, истрагу обављају заједно, ангажовањем заједничке сталне стручне комисије. Уколико процедура заједничког истраживања не започне у року од два часа од настанка несреће или инцидента НЕЗГОДЕ, управљач сам приступа истраживању узрока и последица несреће или инцидента НЕЗГОДЕ и изради извештаја.

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 и железнички превозници морају без одлагања обавестити тело за истраге и републичког инспектора за железнички саобраћај о несрећи и инциденту НЕЗГОДИ у железничком саобраћају.

Тело за истраге 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 инциденту НЕЗГОДИ.

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

XIV. УКРШТАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА И ПУТЕВА

Одржавање путних прелаза

Члан 130.

~~Управљач, као и привредни субјекти који обављају делатност одржавања путева дужни су да на путном прелазу спроведу прописане мере за безбедан саобраћај и да путне прелазе одржавају у стању којим се обезбеђује безбедно одвијање саобраћаја.~~

~~Путни прелаз сматра се саставним делом железничке инфраструктуре са обе стране колосека у ширини 3 m рачунајући од осе колосека.~~

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

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

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

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

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

~~Управљач и управљач путева дужни су да закључе уговор којим ближе уређују међусобне односе у погледу путних прелаза и у тим оквирима утврђују: врсту и обим радова на одржавању коловоза и време извођења тих радова, висину трошкова за осигурање безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, трошкове рада железничких радника који обављају послове на путним прелазима, начин плаћања трошкова и уређују друга питања из тих односа.~~

XVI. ЗАШТИТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ВОЗИЛА

Члан 133.

У циљу одвијања безбедног железничког саобраћаја, забрањено је:

~~1) уништавати, уклањати или теже оштећивати делове железничке инфраструктуре или делове возила који непосредно утичу на безбедност;~~

1) ОТУЂИВАТИ, УНИШТАВАТИ, УКЛАЊАТИ ИЛИ ОШТЕЋИВАТИ ДЕЛОВЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИЛИ ДЕЛОВЕ ВОЗИЛА КОЈИ НЕПОСРЕДНО УТИЧУ НА БЕЗБЕДНОСТ;

~~2) уништавати, уклањати или оштећивати делове железничке инфраструктуре или делове возила који посредно утичу на безбедност;~~

2) ОТУЂИВАТИ, УНИШТАВАТИ, УКЛАЊАТИ ИЛИ ОШТЕЋИВАТИ ДЕЛОВЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИЛИ ДЕЛОВЕ ВОЗИЛА КОЈИ ПОСРЕДНО УТИЧУ НА БЕЗБЕДНОСТ;

3) бацати или стављати било какав предмет на железничку пругу или бацати било какав предмет на возила или из возила;

4) изводити радове у близини железничке пруге који би могли оштетити железничку пругу или умањити стабилност терена (клизање или одроњавање терена, хидрографске промене и сл.), или на било који други начин угрожавати или ометати железнички саобраћај;

5) неовлашћено подизати браник путног прелаза, стављати или вешати било шта на браник или други сигнално-сигурносни уређај путног прелаза, или на било који други начин ометати нормално функционисање браника или другог уређаја на путном прелазу;

6) садити дрвеће и друго високо растиње или изводити радове у близини путног прелаза који умањују, спречавају или на било који начин ометају прегледност железничке пруге или пута;

7) неовлашћено уклонити напреду постављену ради заштите железничког саобраћаја на месту одроњавања, на месту бујице или на месту изложеном вејавацама и јаким ветровима;

8) уносити материје или предмете у путничка кола, просторије железничких службених места намењених путницима, којима би се могла угрозити безбедност путника и других лица или им се нанети штета;

9) употребити уређај за кочење ради заустављања воза, осим у случају угрожавања безбедности воза, путника и других лица;

10) ометати рад чувара пруге, путног прелаза, моста, тунела или другог железничког радника у обављању послова;

11) поред железничке пруге, а нарочито у близини сигнала и сигналних ознака, садити високо дрвеће и постављати знакове, ознаке, изворе светлости који дају обојену светлост или било које друге направе које бојом, обликом и светлошћу или на други начин отежавају уочавање сигнала и сигналних ознака или које могу довести у заблуду железничке раднике у погледу значења сигнала и сигналних ознака.

Управљач, у случајевима из става 1. тачка 11) овог члана, има право да без посебног одобрења уклони дрвеће или објекте који могу да доведу у заблуду железничке раднике у погледу значења сигнала и сигналних ознака.

Управљач је дужан да на местима одроњавања, на местима бујица и на местима изложеном вејавацама и јаким ветровима, на којима може доћи до ометања или угрожавања железничког саобраћаја, самостално или заједно са другим лицем, благовремено предузима мере техничке и физичке заштите железничке инфраструктуре од елементарних непогода ради безбедног одвијања железничког саобраћаја.

У случајевима из става 3. овог члана, управљач има право да без посебног одобрења власника земљишта поставља и одржава привремене заштитне направе и привремено смешта материјал и друга средства на земљишту у заштитном пружном појасу ако је то потребно ради предузимања

мера за безбедно одвијање железничког саобраћаја, односно за успостављање железничког саобраћаја.

Кад престану разлози из става 4. овог члана, управљач је дужан да са земљишта у заштитном пружном појасу uklони привремене заштитне направе, материјал и друга средства.

Управљач је дужан да плати власнику земљишта накнаду за коришћење земљишта у случају из става 4. овог члана, у складу са прописима којима се уређује питање накнаде у случају ограничења права својине.

Постављање каблова, електричних водова ниског напона за осветљавање, телеграфских и телефонских ваздушних линија и водова, трамвајских и тролејбуских контактних водова и постројења, канализација и цевовода и других водова и сличних објеката и постројења у инфраструктурном појасу врши се искључиво на основу уговора који закључују управљач и инвеститор постављања наведених објеката и постројења.

XVII. ИНДУСТРИЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА, ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕЦИ И ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА

Прикључење индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру

Члан 135.

Пруга индустријске железнице може се прикључити на јавну железничку инфраструктуру.

Начин прикључења и саобраћајно-техничке услове за прикључење пруге индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру, као и мере безбедности које треба спровести у вези са прикључењем, утврђује управљач.

~~Одржавање одвојне скретнице и места прикључења врши управљач сходно посебном уговору, а трошкове одржавања сноси власник индустријске железнице.~~

Технички услови

Члан 136.

Полупречник кривине на прузи индустријске железнице нормалног колосека на отвореној прузи износи најмање 180 m, а на главном пролазном колосеку најмање 250 m.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, полупречник кривине на отвореној прузи индустријске железнице може бити мањи од 180 m, али не мањи од 100 m, с тим да део пруге која се налази у кривини мора имати специјалну конструкцију горњег строја која омогућава безбедно кретање возова.

~~Дозвољена маса по осовини на прузи индустријске железнице нормалног колосека износи најмање 15 t.~~

ДОЗВОЉЕНА МАСА ПО ОСОВИНИ НА ПРУЗИ ИНДУСТРИЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ НОРМАЛНОГ КОЛОСЕКА ИЗНОСИ НАЈМАЊЕ 16 Т, А ДОЗВОЉЕНА МАСА ПО ДУЖНОМ МЕТРУ ИЗНОСИ НАЈМАЊЕ 6,4 Т.

Сходна примена

Члан 137.

Одредбе овог закона које се сходно примењују и на индустријске железнице нормалног колосека су:

- 1) издавање дозволе за коришћење подсистема и делова подсистема (чл. 22–33);
- 2) технички услови које морају испуњавати железничке пруге, одржавање железничких пруга, одвајање железничких пруга и мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи (члан 54. и чл. 56–58), ИЗУЗЕВ ТЕХНИЧКИХ УСЛОВА КОЈИ СУ ПРОПИСАНИ ЧЛАНОМ 136. ОВОГ ЗАКОНА;
- 3) стабилна постројења електричне вуче и њихово одржавање (чл. 59–61);
- 4) сигнално-сигурносни уређаји и њихово одржавање (чл. 62–63);
- 5) систем сигнализације (члан 64);
- 6) телекомуникациони уређаји и њихово одржавање (чл. 65–66);
- 7) регулисање и управљање саобраћајем (чл. 67–74);
- 8) возила и одржавање возила (чл. 75–83);
- 9) услови које морају испуњавати железнички радници (чл. 84–106);
- 10) укупно радно време, укупно трајање смене и управљања вучним возилом воза, одмори и распоред у сменама возног и станичног особља (чл. 107–116);
- 11) унутрашњи надзор (члан 117);
- 12) истраживање несрећа и инцидената-НЕЗГОДА (чл. 119–127);
- 13) укрштање железничке пруге и пута (чл. 128–130);
- 14) ограничавање приступа и кретања (члан 132).

2. Индустријски колосек

Члан 139.

Индустријски колосек може се прикључити на јавну железничку инфраструктуру.

Начин прикључења и саобраћајно-техничке услове за прикључење индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру, као и мере безбедности које треба спровести у вези са прикључењем, утврђује управљач.

САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ И МЕРЕ БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРИКЉУЧЕЊЕ ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА НА ЈАВНУ ЖЕЛЕЗНИЧКУ ИНФРАСТРУКТУРУ ОБУХВАТАЈУ:

- 1) МЕСТО ПРИКЉУЧЕЊА;
- 2) ВРСТУ, ОСИГУРАЊЕ И ЗАШТИТУ ОДВОЈНЕ СКРЕТНИЦЕ;
- 3) МИНИМАЛНУ ДОЗВОЉЕНУ МАСУ ПО ОСОВИНИ И ДУЖНОМ МЕТРУ НА ИНДУСТРИЈСКОМ КОЛОСЕКУ;

4) НЕОПХОДНА СРЕДСТВА ВЕЗЕ ИЗМЕЂУ НАДЗОРНЕ СТАНИЦЕ И ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА;

5) УПОЗНАВАЊЕ ОСОБЉА ВУЧНОГ ВОЗИЛА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА КОЈИ ПОСЛУЖУЈЕ ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕК СА МЕСНИМ ПРИЛИКАМА НА ИНДУСТРИЈСКОМ КОЛОСЕКУ;

6) УПОЗНАВАЊЕ МАНЕВАРСКОГ ОСОБЉА ВЛАСНИКА, ОДНОСНО КОРИСНИКА ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА СА ПОСЛОВНИМ РЕДОМ НАДЗОРНЕ СТАНИЦЕ;

7) УПОЗНАВАЊЕ МАНЕВАРСКОГ ОСОБЉА ВЛАСНИКА, ОДНОСНО КОРИСНИКА ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА СА ПРУГОМ, УКОЛИКО СЕ ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕК ПРИКЉУЧУЈЕ НА ОТВОРЕНУ ПРУГУ;

Индустријски колосек може се прикључити на други индустријски колосек под условима које утврђује власник индустријског колосека на који се прикључује други индустријски колосек.

Дирекција прописује стручне услове које треба да испуне радници власника, односно корисника индустријског колосека за вршење појединих послова на индустријским колосецима.

Одржавање индустријског колосека

Члан 140.

Власник, односно корисник индустријског колосека одговоран је за одржавање индустријског колосека.

~~Одржавање одвојне скретнице и места прикључења врши се сходно посебном уговору, а трошкове одржавања сноси власник, односно корисник индустријског колосека.~~

Истраживање несрећа и инцидената НЕЗГОДА на индустријском колосеку

Члан 142.

Власник, односно корисник индустријског колосека дужан је да изврши истраживање несрећа и ~~инцидената~~ НЕЗГОДА насталих на индустријском колосеку. Тело за истраге истражује и озбиљне несреће на индустријском колосеку.

На начин истраживања несрећа и ~~инцидената~~ НЕЗГОДА на индустријском колосеку, сходно се примењују чл. 119–127. овог закона.

Технички услови за индустријски колосек

Члан 143.

Технички услови које мора да испуни индустријски колосек су:

1) ширина индустријског колосека износи 1435 mm, с тим што не може бити мања од 1430 mm нити већа од 1450–1470 mm, укључујући и проширење колосека у кривини;

2) полупречник кривине индустријског колосека износи најмање 180 m односно изузетно 80 m на одстојању испред утоварно/истоварног места; ПОЛУПРЕЧНИК КРИВИНЕ ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА МОЖЕ ИЗНОСИТИ И МАЊЕ ОД 180 М УЗ ПРИМЕНУ ПОСЕБНИХ КОНСТРУКТИВНИХ РЕШЕЊА;

3) нагиб нивелете на утоварно/истоварним местима индустријског колосека износи највише 1,5 %;

4) дозвољена маса по осовини новоизграђених и обновљених или унапређених индустријских колосека износи најмање 20 t по осовини, а маса по дужном метру најмање 6,4 t.

Друге техничке услове које морају испуњавати индустријски колосеци прописује Дирекција.

3. Туристичко-музејска железница

Члан 145.

~~Акт о условима за изградњу и одржавање туристичко-музејске железнице и возила која саобраћају на тој железници, као и начин регулисања железничког саобраћаја доноси управљач туристичко-музејске железнице уз сагласност Дирекције.~~

~~Дирекција прописује садржину акта из става 1. овог члана.~~

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.

XIX. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 147.

Новчаном казном од 700.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршаје привредно друштво или друго правно лице ако:

1) забрањује, ограничава или спречава стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који су произведени у складу са овим законом или захтева поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларације о усаглашености и погодности за употребу (члан 13. став 3);

2) не омогући почетак захтеваног експлоатационог испитивања у року од три месеца од дана подношења захтева (члан 16. став 6);

3) забрањује, ограничава или спречава изградњу, пуштање у рад и експлоатацију структурних подсистема који чине железнички систем и испуњавају основне захтеве или захтева поновно вршење провера које су већ извршене (члан 18. став 2);

4) не врши периодичне провере у складу са чланом 19. став 12. овог закона;

5) не дозволи пријављеном телу право приступа свим производним погонима, складиштима делова, монтажним погонима, постројењима за

испитивање и тестирање и сличним објектима или не да на увид сву потребну документацију која се односи на подсистем (члан 19. став 13);

6) пусти у рад и користи на железничким пругама Републике Србије структурне подсистеме, чиниоце интероперабилности и елементе структурних подсистема на које се примењују национални железнички технички прописи без дозволе за коришћење (члан 22. став 1);

7) користи железничка возила која немају дозволу за тип (члан 23. став 1);

8) користи возила без појединачне дозволе за коришћење (члан 23. став 7);

9) обавља технички преглед возила без сертификата о испуњености услова (члан 24);

10) користи возило без додатне дозволе за коришћење у Републици Србији (члан 30. став 1);

11) обнови или унапреди структурни подсистем, чинилац интероперабилности или елемент подсистема, а претходно не достави Дирекцији комплетну документацију са описом пројекта (члан 32. став 1);

12) без одлагања не обавести Дирекцију о повлачењу возила из саобраћаја (члан 33. став 5);

13) не достави Дирекцији податке о возилима за које је издата дозвола за коришћење (члан 34. став 4);

14) без одлагања не пријави Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила (члан 34. став 6);

15) не достави Дирекцији податке за Регистар инфраструктуре или те податке доставља неажурно (члан 36. став 5);

16) не обезбеди безбедну експлоатацију железничког система и контролу ризика повезаних са њом, у складу са чланом 37. став 2. овог закона;

17) не обезбеди безбедно функционисање свог дела железничког система укључујући у то снабдевање материјалом и уговарање услуга (члан 37. став 3);

18) не успостави систем за управљање безбедношћу у складу са чланом 42. овог закона;

19) не омогући Дирекцији надзор над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача у складу са чланом 43. овог закона;

20) обавља превоз, а не поседује сертификат о безбедности за превоз (члан 44. став 1);

21) обавља превоз, а не поседује сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз (члан 45. став 1);

22) не обавести Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, као и о увођењу нове категорије особља или нове врсте возила у складу са чланом 46. став 7. овог закона;

23) пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији, а не поседује додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б (члан 47. став 2);

24) управља железничком инфраструктуром, а не поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром (члан 49. став 1);

25) управља индустријском железницом, а не поседује сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице (члан 50. став 1);

26) не ажурира сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са чланом 51. став 5. овог закона;

27) железничке станице или друга службена места не испуњавају услове из члана 55. овог закона;

28) не одржава горњи и доњи строј железничких пруга јавне железничке инфраструктуре у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 56. став 1);

29) врши одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, а не поседује сертификат о испуњености услова у складу са чланом 56. став 3. овог закона;

30) се железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек не одваја у складу са чланом 57. овог закона;

31) не примени мере безбедности из члана 58. овог закона;

32) не примени мере безбедности на електрифицираним пругама из члана 60. овог закона;

33) врши одржавање стабилних постројења електричне вуче, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 61. став 3. овог закона;

34) службена места из којих се врши управљање и регулисање железничког саобраћаја нису опремљена сигнално-сигурносним уређајима и постројењима у складу са чланом 62. овог закона;

35) не одржава сигнално-сигурносне уређаје у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 63. став 1);

36) врши одржавање сигнално-сигурносних уређаја, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 63. став 5. овог закона;

37) железничке пруге за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h нису опремљене пружним уређајима преко којих се успоставља радио-веза између особља вучног возила и особља диспечерског центра (члан 65. став 2);

38) не одржава железничку телекомуникациону мрежу у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 66. став 1);

39) врши одржавање железничке телекомуникационе мреже, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 66. став 5. овог закона;

40) поступи супротно члану 69. ст. 1. и 6. овог закона;

41) неправилно састави воз или не провери техничку исправност возила у његовом саставу (члан 69. став 2);

42) брзина воза није у складу са чланом 70. овог закона;

43) не води евиденције из члана 73. став 1. овог закона;

44) возила којима се обавља превоз не испуњавају техничке услове из члана 75. овог закона;

45) железничка возила којима се обавља превоз нису опремљена кочним уређајима у складу са чланом 76. овог закона;

46) уређаји који се уграђују на возила не одговарају техничкој документацији за одобрени тип возила (члан 77);

47) вучна возила којима се обавља превоз нису у складу са чланом 78. овог закона;

48) путничка кола којима се обавља превоз нису у складу са чланом 79. овог закона;

49) поступи супротно члану 80. ст. 4. и 5. овог закона;

50) је задужено за одржавање теретних кола, а није сертифицировано у складу са прописом који доноси ОТИФ (члан 81. став 1);

51) се возила којима се обавља превоз не одржавају у стању које осигурава безбедан железнички саобраћај (члан 82. став 1);

52) обавља делатност одржавања возила, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 83. став 2. овог закона;

53) железнички радници нису стручно оспособљени за послове које обављају у железничком саобраћају (члан 85. став 1);

54) стручно оспособљава железничке раднике, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 86. став 5. овог закона;

55) дозволи обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена (члан 88. став 3);

56) вучним возилом управља лице без дозволе за управљање вучним возилом (члан 91. став 1);

57) умножава дозволе за управљање вучним возилом (члан 91. став 11);

58) вучним возилом управља лице које не поседује додатно овлашћење да управља вучним возилом (члан 93. став 2);

59) без одлагања не обавести Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним овлашћењима (члан 94. став 4);

60) не предузме мере наложене од стране Дирекције или о томе не обавести ту дирекцију у складу са чланом 94. став 5. овог закона;

61) регулисање железничког саобраћаја обавља лице без дозволе за регулисање железничког саобраћаја (члан 98. став 1);

62) не забрани железничком раднику обављање послова ако се на здравственом прегледу утврди да не испуњава прописане здравствене услове за те послове или ако се није подвргао здравственом прегледу на који је упућен (члан 104. став 2);

63) не забрани железничком раднику обављање послова ако је у толикој мери уморан или болестан, или је у таквом психичком стању да је неспособан да врши послове (члан 105. став 1);

64) смена станичног особља траје дуже од времена из члана 108. овог закона;

65) дневни одмор станичног особља између две узастопне смене траје мање од 12 часова (члан 109);

66) смена возног особља траје више од времена из чл. 112. и 113. овог закона;

67) дневни одмор возног особља траје ~~више~~ МАЊЕ од времена из члана 114. ст. 1. и 2. овог закона;

68) дозволи станичном или возном особљу да обавља послове супротно чл. 107–114. овог закона (члан 115. став 2);

68А) НЕ ОМОГУЋИ ВРЕМЕ УПРАВЉАЊА ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ ИЗ ЧЛАНА 116А СТАВ 3. ОВОГ ЗАКОНА;

69) не организује унутрашњи надзор у складу са чланом 117. овог закона;

70) не омогући телу за истраге да ефикасно и независно обави своје задатке у складу са чланом 120. став 1. овог закона;

71) при истрази несрећа и ~~инцидента~~ НЕЗГОДА не изврши неку од обавеза из члана 125. овог закона;

72) не спасава лица и не помаже повређеним при несрећама (члан 126. став 1);

73) без одлагања по сазнању о несрећи не обавести најближу здравствену установу, полицију, управљача и железничког превозника чија возила су учествовала у несрећи или не сарађује у спасавању повређених без одлагања по успостављању услова сопствене безбедности током спасавања (члан 126. став 2);

74) на железничкој прузи, испред путног прелаза, нису постављени прописани сигнални знакови за обавештење возног особља о приближавању воза путном прелазу (члан 128. став 4);

75) поступи супротно члану 129. овог закона;

76) не спроведе прописане мере за безбедан саобраћај или ако се путни прелази не одржавају у стању којим се обезбеђује безбедно одвијање саобраћаја (члан 130. став 1);

77) не закључи уговор из члана 130. став 5. овог закона;

~~78) поступи супротно члану 133. ст. 1, 3. и 5. овог закона или не закључи уговор из става 7. овог члана;~~

78) ПОСТУПИ СУПРОТНО ЧЛАНУ 133. СТ. 1, 2, 3. И 5. ОВОГ ЗАКОНА ИЛИ НЕ ЗАКЉУЧИ УГОВОР ИЗ СТАВА 7. ОВОГ ЧЛАНА;

79) железнички саобраћај на индустријским железницама не врше на начин и под условима утврђеним овим законом (члан 134. став 1);

80) не закључи посебан уговор из члана 135. став 3. овог закона;

81) не одржава индустријски колосек (члан 140. став 1);

82) не закључи посебан уговор из члана 140. став 2. овог закона;

83) користи вучно возило на индустријском колосеку, а не поседује дозволу за коришћење (члан 141);

84) не изврши налог инспектора (члан 146).

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 50.000 до 100.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.

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

~~Новчаном казном од 30.000 до 100.000 динара казниће се физичко лице за прекршај из става 1. тач. 41), 42), 50), 56), 57), 61), 70), 72), 73), 77) и 81) овог члана.~~

НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 30.000 ДО 150.000 ДИНАРА КАЗНИЋЕ СЕ ФИЗИЧКО ЛИЦЕ ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 1. ТАЧ. 41), 42), 50), 56), 57), 61), 70), 72), 73), 77), 78) И 81) ОВОГ ЧЛАНА.

Члан 148.

Новчаном казном од 500.000 до 1.500.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:

- 1) не поднесе Дирекцији захтев за одступање или не приложи документе из члана 11. став 3. овог закона;
- 2) не достави Дирекцији списак пројеката који се спроводе, а који се налазе у поодмаклој фази развоја (члан 11. став 4);
- 3) не састави техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема (члан 19. став 5);
- 4) не означи возила бројем који му је додељен (члан 26. став 4);
- 5) не обезбеди извршење тестова у складу са чланом 27. став 8. овог закона;
- 6) не означи возила бројем који му је додељен (члан 29. став 4);
- 7) не обезбеди извршење тестова у складу са чланом 30. став 9. овог закона;
- 8) не достави Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину или тај извештај не садржи елементе у складу са чланом 38. став 3. овог закона;
- 9) у годишњем извештају из члана 38. став 3. овог закона не опишу и своја искуства у вези примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика (члан 39. став 18);
- 10) не донесе акт из члана 63. став 3. овог закона;
- 11) се сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи не дају, постављају и одржавају тако да их железнички радници и друга лица на која се односе могу на време и лако уочити дању, ноћу и при смањеној видљивости (члан 64. став 3);
- 12) не донесе акт из члана 66. став 3. овог закона;
- 13) не донесе пословни ред станице у складу са чланом 68. став 1. овог закона;
- 14) не достави управљачу податке из члана 68. став 2. овог закона;
- 15) опремање и осветљавање воза није у складу са чланом 72. овог закона;
- 16) користи возило, а није одређено лице за његово одржавање (члан 80. став 1);
- 17) се у управљачници вучног возила не налази машиновођа који има додатно овлашћење за одређени део железничке инфраструктуре или управљач није унапред обавештен о томе (члан 93. став 4);

18) без одлагања не ажурира додатно овлашћење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру (члан 93. став 11);

19) поступи супротно члану 95. став 3. овог закона;

20) машиновођи не да право приступа његовим подацима из регистра послодавца или му, на његов захтев, не достави те податке (члан 95. став 4);

21) без одлагања не обавести Дирекцију о престанку радног односа машиновође (члан 96. став 1);

22) не изда оверену копију додатног овлашћења или не врати сва документа о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима (члан 96. став 4);

23) не води евиденцију о издатим дозволама за регулисање железничког саобраћаја (члан 98. став 6);

24) железничког радника не упуте на редовни здравствени преглед пре истека рока прописаног за обављање тог прегледа (члан 101. став 2);

25) не упуту железничког радника на ванредни здравствени преглед (члан 102. став 1);

26) не организује проверу психичке и физичке способности железничких радника на начин из члана 105. став 5. овог закона;

27) у обртним јединицама не обезбеди просторије за одмор возног особља (члан 114. став 4);

28) не донесе акт из члана 116. овог закона;

28А) АКО НЕ ОБЕЗБЕДИ УСЛОВЕ ВОЗНОМ ОСОБЉУ У ПРЕКОГРАНИЧНОМ САОБРАЋАЈУ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 116А СТАВ 3. ОВОГ ЗАКОНА;

29) се прелазак преко железничке пруге врши супротно члану 128. став 1. овог закона;

30) не изврши истраживање несрећа и инцидента НЕЗГОДА насталих на индустријском колосеку (члан 142. став 1);

31) не донесе акт о изградњи и одржавању индустријског колосека, о техничким карактеристикама возила, као и о начину послуживања тог колосека (члан 144. став 3);

~~32) не донесе акт о условима за изградњу и одржавање туристичко-музејске железнице и возила која саобраћају на тој железници, као и о начину регулисања железничког саобраћаја (члан 145)~~

32) НЕ ДОНЕСЕ АКТ ИЗ СТАВА 1. ЧЛАНА 145. ОВОГ ЗАКОНА.

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 30.000 до 80.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.

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

Новчаном казном од 20.000 до 80.000 динара казниће се физичко лице за прекршај из става 1. тачка 29) овог члана.

Новчаном казном од 20.000 до ~~80.000 динара~~ 150.000 ДИНАРА казниће се физичко лице ако:

1) се железнички радници и друга лица на које се сигнални знаци односе не придржавају наређења, ограничења, забрана и упозорења датих помоћу сигналних знакова (члан 64. став 2);

2) не обавља редовне и ванредне провере стручне оспособљености железничких радника у складу са чланом 88. ст. 1. и 2. овог закона;

3) не поднесе захтев Дирекцији за ажурирање дозволе у случају промене било ког податка који је садржан у дозволи (члан 91. став 9);

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 превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 91. став 14);

5) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема додатно овлашћење или га не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 93. став 12);

6) лице које регулише железнички саобраћај, у току обављања тих послова, код себе нема дозволу за регулисање железничког саобраћаја или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 98. став 4);

7) при обављању својих послова и задатака железнички радник не испуњава посебне здравствене услове прописане овим законом или није психички и физички способан за обављање тих послова и задатака (члан 99. став 1);

8) се лице које се стручно оспособљава за вршење одређених послова железничког радника или железнички радник не подвргне здравственом прегледу у складу са чланом 100. овог закона;

9) железнички радник поступи супротно члану 105. ст. 2. и 3. овог закона;

10) се не подвргне испитивању, односно здравственом прегледу на који је упућен (члан 106. став 2);

11) започне обављање послова или настави обављање послова супротно одредбама чл. 107–114. овог закона (члан 115. став 1);

12) не носе службено одело и службене ознаке у складу са чланом 118. овог закона;

13) прелазак преко железничке пруге врши супротно члану 128. став 2. овог закона;

14) се не придржава прописаног унутрашњег реда у железничком саобраћају (члан 131. став 1);

15) поступи супротно члану 131. ст. 3, 4. и 5. овог закона;

16) поступи супротно члану 132. ст. 2, 4. и 5. овог закона;

**ИЗЈАВА
О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРЕДЛОГА ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА
ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ И ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ
СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ**

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа
 - Овлашћени предлагач: Влада
 - Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

2. Назив прописа
 - Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице
 - Draft Law on Amendments and supplements to the Law on railway safety and interoperability

3. Усклађеност прописа с одредбама Закона о потврђивању 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), односно с одредбама Прелазног споразума о трговини и трговинским питањима између Европске заједнице, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Прелазни споразум):
 - а) Одредба Споразума и Прелазног споразума која се односе на нормативну садржину прописа
 - Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 1.
 - Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 6.
 - Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108. Транспорт
 - Споразум, Протокол 4, члан 10.

 - б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума и Прелазног споразума
 - Општи рок

 - в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума и Прелазног споразума
 - Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 1. – испуњава у потпуности

Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка б. – испуњава у потпуности

Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108. Транспорт – испуњава у потпуности

Споразум, Протокол 4, члан 10. – испуњава у потпуности

г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума и Прелазног 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

Идентификациона ознака 2014-96

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима

Уговор о функционисању Европске уније, Део трећи, Политике заједнице и унутрашње мере, Наслов VI – Транспорт, члан 91. став 1. тачка ц) и д) – потпуно усклађено

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима

Директива 2008/57/ЕЗ Европског Парламента и Савета од 17. јуна 2008. о интероперабилности железничког система у Заједници, Службени лист ЕУ 191

Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community, OJ L 191

32008L0057

32009L0131

32011L0018

32013L0009

32014L0038

32014L0106

делимично усклађено

Директива Савета 2005/47/ЕЗ од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника у транспорту (ЕТФ) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору, Службени лист ЕУ 195

Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector, OJ L 195 32005L0047

потпуно усклађено

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

Нема других извора

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност

У даљем тексту Предлога закона и Директиве се поједине дефиниције не помињу што је разлог зашто нису унете у текст Предлога закона, односно у нашем законодавном систему није прихватљиво дефинисање појмова који нису садржани у тексту прописа. Такође, неусклађена је и одредба Директиве која се односи на возила која долазе или одлазе у треће земљу, којима се ширина колосека разликује од оне у главној железничкој мрежи унутар Заједнице јер није битна за систем железнице у Републици Србији пошто је ширина колосека иста као у мрежи унутар Заједнице.

Поједине одредбе Директиве су делимично усклађене јер је потпуна усклађеност са одредбама Директиве предвиђена кроз доношење подзаконских аката сходно Предлогу закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице.

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

2017. година

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?

Да

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

Да, на енглески језик.

8. Учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености

Нацрт закона послат је на мишљење Европској комисији. Добијене су примедбе које су имплементирани у Предлог закона.

ПРЕДЛОГ

1. Директива 2005/47/ЕЗ Европског Парламента од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације транспортних радника (ЕТФ) о одређеним питањима услова рада возног особља у прекограничном железничком саобраћају Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector		2. "CELEX" ознака ЕУ прописа <u>32005L0047</u>				
3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Овлашћени предлагач: Влада Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре		4. датум израде табеле 02.04.2015.				
5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније: Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице Draft Law on Amendments and supplements to the Law on Railway Safety and Interoperability		6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2014-96				
7.						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Р. Србије	Садржина одредбе	Усклађеност	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
1	Циљ ове Директиве је Спровођење Споразума закљученог 27. јануара 2004. између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске			Потпуно усклађено		. Сврха ове директиве је пренета кроз одредбе Предлога закона о изменама и допунама закона о безбедности и

	<p>федерације транспортних радника (ETF) о одређеним питањима услова рада возног особља у прекограничном железничком саобраћају.</p> <p>Текст Споразума се налази у Анексу ове Директиве</p>					интероперабилности железнице. Приказ усклађености извршен је ниже у табели приликом представљања Анекса
2.1	<p>1. Државе чланице могу се придржавати постојећих одредаба или донети повољније одредбе од прописаних овом Директивом</p>			НЕПРЕНОСИ ВО	Дискрециона одредба	
2.2	<p>2. Спровођење ове Директиве не сме ни у ком случају представљати разлоге за оправдање смањења општег нивоа заштите радника обухваћених овом Директивом. Овим се не доводе у питање права држава чланица и/или</p>	02		Потпуно усклађено		Ово су општа права дефинисана у Закону о раду који је основни Закон који уређује права радника

	руководства и радника, да, у светлу нових околности, донесу другачије законске, регулаторне или уговорне мере од оних које су на снази у моменту доношења ове Директиве, уколико се тиме поштују минимални захтеви утврђени овом Директивом.					
3	Не доводећи у питање одредбе Споразума које се односе на праћење и процену од стране потписница, Комисија ће пре 27. јула 2011., након консултација са менаџментом и радницима на европском нивоу, поднети извештај Европском парламенту и Већу о имплементацији ове Директиве у контексту развоја железничког сектора.			НЕПРЕНОСИ ВО	Обавезе ЕУ институција	

4.1.	Државе чланице одредиће санкције за кршење националних одредби донесених у складу са овом Директивом и предузети све потребне мере како би осигурале спровођење. Санкције морају бити ефикасне, пропорционалне и делотворне.	01 69.2.	У члану 147. у ставу 1. после тачке 68) додаје се тачка 68а) која гласи: 68а) НЕ ОМОГУЋИ ВРЕМЕ УПРАВЉАЊА ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ ИЗ ЧЛАНА 116А. СТАВ 3. ОВОГ ЗАКОНА;	Потпуно усклађено		
------	--	-------------	---	----------------------	--	--

4.2.	Државе чланице обавештавају Комисију о тим одредбама до 27. јула 2008. И обавештавају о свим даљим изменама тих одредаба.			НЕПРЕНОСИ ВО	Одредба је по правној природи таква да је могу имплементирати државе чланице	
5	Државе чланице ће, након консултација са социјалним партнерима, донети законе и подзаконске акте потребне за усклађивање са овом Директивом до 27. јула 2008. године или осигурати да социјални партнери до тог датума донесу потребне одредбе у виду Споразума. Текстовете тих одредаба ће одмах прослеђивати			НЕПРЕНОСИ ВО	Одредба је по правној природи таква да је могу имплементирати државе чланице.	

	<p>Комисији.</p> <p>Државе чланице предузеће све потребне мере како би омогућиле да у сваком тренутку гарантују резултат који захтева ова Директива и о томе обавесте Комисију. Када државе чланице доносе ове мере, позивају се на ову Директиву. Начин на који се позивају на Директиву одређују државе чланице.</p>					
6	Ова Директива ступа на снагу на дан објављивања у Службеном листу Европске Уније.			НЕПРЕНОСИ ВО	Прелазне и завршне одредбе	
7	Ова Директива упућена је државама чланицама			НЕПРЕНОСИ ВО	Прелазне и завршне одредбе	
A.1.	Подручје примене	01 58.	Интероперабилни прекогранични саобраћај је саобраћај возова више од 15 km иза границе, за који је железничком превознику потребан додатни сертификат о безбедности за превоз део б за пружање	Потпуно усклађено		

			транспортних услуга у другој држави. Саобраћај између граничних станица дефинисаних међудржавним споразумима не сматра се интероперабилним прекограничним саобраћајем без обзира на растојање граничних станица од границе.			
A.2.1.1.	„интероперабилне прекограничне услуге“: прекограничне услуге за које је Директивом 2001/14/ЕЗ предвиђено да се од железничких превозника тражи најмање два решења о безбедности;	0158.	Интероперабилни прекогранични саобраћај је саобраћај возова више од 15 km иза границе, за који је железничком превознику потребан додатни сертификат о безбедности за превоз део б за пружање транспортних услуга у другој држави.			
A.2.1.2.	„мобилни радник који обавља интероперабилне прекограничне услуге“: сваки радник који је члан особља воза, који је распоређен	011.4.	Тачка 5) мења се и гласи: „5) <i>Возно особље</i> је особље вучног возила и возопратно особље;”.	Потпуно усклађено		

	интероперабилним прекограничним услугама у трајању више од једног сата на у току дневне смене;	58.	Интероперабилни прекогранични саобраћај је саобраћај возова више од 15 km иза границе, за који је железничком превознику потребан додатни сертификат о безбедности за превоз део б за пружање транспортних услуга у другој држави.			
A.2.1.3.	„радно време”: свако временско раздобље током којег радник ради по налогу послодавца и који извршава своје послове и задатке у складу са националним правом и/или праксом;	02 50.1.	Радно време је временски период у коме је запослени дужан, односно расположив да обавља послове према налозима послодавца на месту где се послови обављају, у складу са законом	Потпуно усклађено		
A.2.1.4.	4. „време одмора”: свако временско раздобље које није радно време;	02 64.	Запослени који ради најмање шест часова дневно има право на одмор у току дневног рада у трајању од најмање 30 минута. Запослени који ради дуже од четири, а краће од шест часова дневно има право на одмор у току рада у трајању од најмање 15 минута.	Потпуно усклађено		Не постоји изричита дефиниција али кроз наведене чланове 64-70. Закона о раду је потпуна усклађеност са одредбом Директиве

			<p>Запослени који ради дуже од 10 часова дневно, има право на одмор у току рада у трајању од најмање 45 минута.</p> <p>Одмор у току дневног рада не може да се користи на почетку и на крају радног времена.</p> <p>Време одмора из ст. 1-3. овог члана урачунава се у радно време.</p>			
		65.	<p>Одмор у току дневног рада организује се на начин којим се обезбеђује да се рад не прекида, ако природа посла не дозвољава прекид рада, као и ако се ради са странкама.</p> <p>Одлуку о распореду коришћења одмора у току дневног рада доноси послодавац.</p>			
		66.	<p>Запослени има право на одмор у трајању од најмање 12 часова непрекидно у оквиру 24 часа, ако овим законом није друкчије одређено.</p> <p>Запослени који ради у</p>			

		67.	<p>смислу члана 57. овог закона има право на одмор у оквиру 24 часа у непрекидном трајању од најмање 11 часова.</p> <p>Запослени има право на недељни одмор у трајању од најмање 24 часа непрекидно којем се додаје време одмора из члана 66. овог закона, ако законом није друкчије одређено. Недељни одмор се, по правилу, користи недељом. Послодавац може да одреди други дан за коришћење недељног одмора ако природа посла и организација рада то захтева.</p> <p>Изузетно од става 1. овог члана, запослени који због обављања посла у различитим сменама или у прерасподели радног времена не може да користи одмор у трајању утврђеном у ставу 1. овог члана, има право на недељни одмор у трајању</p>			
--	--	-----	---	--	--	--

		68.	<p>од најмање 24 часа непрекидно. Ако је неопходно да запослени ради на дан свог недељног одмора, послодавац је дужан да му обезбеди одмор у трајању од најмање 24 часа непрекидно у току наредне недеље.</p> <p>Запослени има право на годишњи одмор у складу са овим законом. Запослени стиче право на коришћење годишњег одмора у календарској години после месец дана непрекидног рада од дана заснивања радног односа код послодавца. Под непрекидним радом сматра се и време привремене спречености за рад у смислу прописа о здравственом осигурању и одсуства са рада уз накнаду зараде. Запослени не може да се одрекне права на годишњи одмор, нити му се то право</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

		69.	<p>може ускратити или заменити новчаном накнадом, осим у случају престанка радног односа у складу са овим законом.</p> <p>У свакој календарској години запослени има право на годишњи одмор у трајању утврђеном општим актом и уговором о раду, а најмање 20 радних дана. Дужина годишњег одмора утврђује се тако што се законски минимум од 20 радних дана увећава по основу доприноса на раду, услова рада, радног искуства, стручне спреме запосленог и других критеријума утврђених општим актом или уговором о раду.</p>			
		70.	<p>При утврђивању дужине годишњег одмора радна недеља рачуна се као пет радних дана.</p> <p>Празници који су нерадни дани у складу са законом, одсуство са рада уз накнаду</p>			

			зараде и привремена спреченост за рад у складу са прописима о здравственом осигурању не урачунавају се у дане годишњег одмора.			
A.2.1.5.	5. „ноћни рад”: свако временско раздобље не мање од седам сати, како је одређено националним правом, и које у сваком случају мора укључивати време између поноћи и 5 сати пре подне;	02 62.1.	Рад који се обавља у времену од 22,00 часа до 6,00 часова наредног дана сматра се радом ноћу. Завошеном који ради ноћу најмање три часа сваког радног дана или трећину пуног радног времена у току једне радне недеље послодавац је дужан да обезбеди обављање послова у току дана ако би, по	Потпуно усклађено		

			мишљењу надлежног здравственог органа, такав рад довео до погоршања његовог здравственог стања.			
A.2.1.6.	6. „ноћна смена”: свака смена од најмање три сата током ноћног рада;	02 63.	Рад у сменама је организација рада код послодавца према којој се запослени на истим пословима смењују према утврђеном распореду, при чему измена смена може да буде континуирана или са прекидима током одређеног периода дана или недеља. Запослени који ради у сменама је запослени који код послодавца код кога је рад организован у сменама у току месеца посао обавља у различитим сменама најмање трећину свог радног времена. Ако је рад организован у сменама које укључују ноћни рад, послодавац је дужан да обезбеди измену смена, тако да запослени не ради непрекидно више од једне радне недеље ноћу. Запослени може да ради	Потпуно усклађено		

			ноћу дуже од једне радне недеље, само уз његову писану сагласност.			
A.2.1.7.	„одмор изван куће”: дневни одмор који није могуће користити у месту пребивалишта мобилног радника;	03114.	Дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи, по правилу, двоструки број часова остварених на раду у претходној смени, а најмање 12 часова. Дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање шест часова. Ако се рад возног особља од поласка из домицилне јединице до повратка у исту јединицу може обавити у току једне смене, одмор возног особља у обртној јединици није обавезан. Железнички превозник дужан је да у обртним јединицама обезбеди просторије за одмор возног особља.	Потпуно усклађено		Не постоји изричита дефиниција али кроз Закон о раду су дефинисана и права радника, као и кроз наведени члан 114. Предлога закона о изменама и допунама закона о безбедности и интероперабилности железнице

A.2.1.8.	„машиновођа”: сваки радник одговоран за вучну јединицу;	01 1.5.	После тачке 5) додаје се тачка 5а), која гласи: „5а) <i>особље вучног возила</i> је заједнички назив за машиновођу, машиновођу за маневру и помоћника машиновође;”.	Потпуно усклађено		
A.2.1.9.	„време вожње”: трајање прописаног рада када је машиновођа одговоран за вучну јединицу, искључујући прописано време припреме или заустављања те вучне јединице, али укључујући било који предвиђени прекид када је машиновођа и даље одговоран за вучну јединицу.	03 11.2.	Време управљања вучним возилом је радно време које машиновођа, односно возач моторног пружног возила проведе у управљачници, односно управљачком месту вучног возила током вожње воза, рачунајући и време бављења у полазној железничкој станици, успутним железничким станицама, другим службеним местима и у упутној железничкој станици.	Потпуно усклађено		
A.3-а.7.	Дневни одмор код куће	01 58.	Услови у вези радног времена возног особља које учествује у	Потпуно усклађено		

		<p>инетроперабилном прекограничном саобраћају су:</p> <ul style="list-style-type: none">- минимална старост подносиоца пријава мора бити најмање 20 година. дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи најмање 12 часова у току 24-часовног периода, а изузетно, дневни одмор возног особља у домицилној јединици може износити најмање девет часова једном у седам дана, при чему се разлика између скраћеног одмора и 12-часовног одмора додаје наредном дневном одмору у домицилној јединици. скраћени дневни одмор се не сме одредити између два дневна одмора у обртној јединици;- дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање			
--	--	--	--	--	--

	<p>Дневни одмор ван куће</p> <p>Одмори</p>	<p>осам непрекидних часова у току 24-часовног периода;</p> <ul style="list-style-type: none"> - после дневног одмора у обртној јединици мора се омогућити дневни одмор у домицилној јединици; - ако служба машиновође траје дуже од осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 45 минута. ако служба машиновође траје између шест и осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 30 минута у току радног дана; - коришћење дела одмора у току службе из алинеје пет овог става мора се омогућити између трећег и шестог радног часа; - уколико је вучно возило поседнуто и возопратним особљем, 			
--	--	---	--	--	--

	<p>Време недељног одмора</p> <p>Време вожње</p>	<p>железнички превозник утврђује коришћење одмора у току дневне службе у складу са законом којим се уређује рад;</p> <ul style="list-style-type: none"> - возопратно особље има право на одмор у току дневне службе у трајању од најмање 30 минута уколико му служба траје дуже од шест часова; - возно особље има право на непрекинути недељни одмор у трајању од најмање 24 часа и 12-часовни дневни одмор из алинеје два овог става, у току седмодневног периода; - време управљања вучним возилом не сме прећи девет часова у дневној служби односно осам часова у ноћној служби између два дневна одмора; - време управљања вучним возилом не сме 			
--	---	--	--	--	--

			прећи 80 часова у току периода од две недеље.			
A.8.	За мобилне раднике потребно је водити евиденцију о дневним радним сатима и временима одмора како би се омогућило праћење придржавања одредаба овог Споразума. Подаци о стварним радним сатима морају бити доступни. Ову евиденцију мора превозник чувати барем једну годину.	02		Потпуно усклађено		На основу Закона о раду, послодавац је у обавези да донесе Колективни уговор и Правилник о раду којим је прописано, између осталог и вођење евиденције о временима рада, смена и одмора, што представља и основу за обрачун зарада, праћење безбедности рада запослених и остваривање права запослених на одмор дневни, недељни и годишњи што важи за све запослене, а не само раднике у прекограничном саобраћају
A.9.	Примена овог Споразума не може ни у којем случају представљати разлог за смањење општих права заштите мобилних радника који обављају интероперабилне	02		Потпуно усклађено		Ово су општа права дефинисана у Закону о раду који је основни Закон који уређује права радника

	прекограничне услуге.					
A.10.	Потписнице овог Споразума прате спровођење и примену овог Споразума у оквиру Одбора за секторски дијалог за железнички сектор, успостављеног у складу с Одлуком Комисије 98/500/ЕЗ.				НЕПРЕНОСИВО	Прелазне и завршне одредбе
A.11.	Две године након потписивања овог Споразума, странке оцењују његове одредбе у светлу почетних искустава у развоју интероперабилног прекограничног саобраћаја.				НЕПРЕНОСИВО	Прелазне и завршне одредбе
A.12.	Странке преиспитују горње одредбе две године након истека времена примене утврђеног Одлуком Већа, а којом овај Споразум ступа на снагу.				НЕПРЕНОСИВО	Прелазне и завршне одредбе

1. Назив прописа Европске уније : Директива 2008/57/ЕЗ Европског Парламента и Савета од 17. јуна 2008. о интероперабилности железничког система у Заједници, Сл. лист бр. 191, 18.7.2008, стр. 1–45. (прерађена) Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community, OJ L 191, 18.7.2008, p. 1–45. (Recast)						2. "CELEX" ознака ЕУ прописа 32008L0057R 32009L0131 32011L0018 32013L0009 32014L0038 32014L0106
3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Овлашћени предлагач: Влада Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре						4. датум израде табеле 03.09.2012. 02.04.2015. 21.07.2015.
5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније: Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице Draft Law on Amendments and supplements to the Law on Railway Safety and Interoperability						6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2008-541 2014-96
7. Усклађеност одредаба прописа са одредбама прописа ЕУ						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Р. Србије	Садржина одредбе	Усклађеност	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или	Напомена о усклађености

					непреносивост
1.1	Овом директивом утврђују се услови које је потребно задовољити за постизање интероперабилности у железничком систему Заједнице на начин усклађен са одредбама Директиве 2004/49/ЕЗ. Ти се услови односе на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, унапређење, обнову, експлоатацију и одржавање делова овог система, као и на професионалне квалификације и здравствене и безбедносне услове за особље које учествује у експлоатацији и одржавању.	0.1 1.1 1.3	Овим законом уређују се услови којима се омогућава да железница у Републици Србији буде безбедна и интероперабилна у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја. Интероперабилност железнице, у смислу овог закона, је способност железничког система да омогући безбедан и непрекинут саобраћај возова који испуњавају потребне захтеве за одређену мрежу. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају бити испуњени да би се задовољили основни захтеви за интероперабилност.	Потпуно усклађено	

		7.1	Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се на пројектовање, градњу, унапређење, обнову, пуштање у рад, експлоатацију и одржавање железничког система.			
		7.2	Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се и на стручне, здравствене и безбедносне захтеве за железничке раднике који учествују у експлоатацији и одржавању железничког система.			

1.2	Тежња ка испуњењу овог циља треба да доведе до утврђивања оптималног нивоа техничке хармонизације и да омогући: (а) олакшавање, побољшавање и развој услуга у међународном железничком транспорту у оквиру Европске уније и са трећим земљама; (б) допринос постепеном стварању унутрашњег тржишта опреме и услуга за изградњу, обнову, унапређење и експлоатацију железничког система у Заједници; (в) допринос интероперабилности железничког система у Заједници.	1.1.	Овим законом уређују се услови којима се омогућава да железница у Републици Србији буде безбедна и интероперабилна у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја.	Потпуно усклађено		На основу Предмета закона дефинисаног у члану 1. Као и кроз цео текст Закона прожима се усклађеност са овом одредбом Директиве
1.3.1	Државе чланице могу из усвојених мера код примене ове Директиве изузети: подземну железницу, трамвај и друге системе лаке железнице;	0.1. 1.4	Одредбе овог закона не примењују се на метрое, трамваје и друге лаке шинске системе, а одредбе о интероперабилности не примењују се на туристичко-музејску железницу.	Потпуно усклађено		Одредба омогућава државама да одреде подручје примене националног законодавства
1.3.2	мреже које су функционално одвојене од остатка железничког система и које су намењене само за локални, градски или приградски превоз			Непреносиво	Дискрециона одредба	

	путника, као и железничке превознике који саобраћају искључиво на овим мрежама;					
1.3.3	железничку инфраструктуру у приватном власништву и возила која искључиво на таквој инфраструктури користи власник засопствени превоз терета;			Непреносиво	Дискрециона одредба	
1.3.4	инфраструктуру и возила предвиђена искључиво за локално коришћење или коришћење у историјске или туристичке сврхе.			Непреносиво	Дискрециона одредба	
1.4	Подручје примене ТСИ ће се постепено ширити у складу с чланом 8. на цео железнички систем, укључујући прикључне пруге до терминала и главних лучких постројења која употребљава или може да употребљава већи број корисника, не доводећи у питање одступања од примене ТСИ из члана 9.			Непреносиво	О проширењу подручја примене ТСИ одлучује Комисија	
2.1.1	За потребе ове Директиве: „трансевропски железнички систем” је трансевропски конвенционални железнички систем и железнички систем за велике брзине у складу са			Непреносиво	Одлука 1692/96/ЕЗ у којој су одређене пруге трансевропског железничког	

	Прилогом I, тачка 1, односно 2;				система не укључује Републику Србију	
2.1.2	„интероперабилност” је способност железничког система да омогући безбедан и несметан саобраћај возова који остварују потребан степен извршења на пругама. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају бити испуњени да би се задовољили основни захтеви.	0.1. 1.3	Интероперабилност железнице, у смислу овог закона, је способност железничког система да омогући безбедан и непрекинут саобраћај возова који испуњавају потребне захтеве за одређену мрежу. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају бити испуњени да би се задовољили основни захтеви за интероперабилност.	Потпуно усклађено		
2.1.3	„возило” је железничко возило, са могућношћу вуче или без ње, које се креће на сопственим точковима по железничкој прузи. Возило се састоји од једног или више структурних и функционалних подсистема или делова таквих подсистема;	0.1. 2.1.25	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	Потпуно усклађено		

			функционалних подсистема или делова тих подсистема;			
2.1.4	„мрежа” су пруге, станице, терминали и све врсте стабилне опреме потребне за обезбеђивање сигурног и несметаног рада железничког система;	0.2. 3.1.24	мрежа је целокупна јавна железничка инфраструктура којом управља управљач инфраструктуре;	Потпуно усклађено		Дефинисано у Закону о железници
2.1.5	„подсистеми” су резултат поделе железничког система, као што је приказано у Прилогу II. Ти подсистеми, за које је потребно утврдити основне захтеве, могу бити структурни или функционални;	0.1. 2.1.50	50) <i>подсистеми</i> су делови железничког система. Подсистеми за које је потребно утврдити основне захтеве могу бити структурни или функционални;	Потпуно усклађено		
2.1.6	„чиниоци интероперабилности” су све основне компоненте и њихове групе, подсклопови или склопови уређаја који се уграђују или су намењени уграђивању у подсистем од којег директно или индиректно зависи интероперабилност железничког система. Појам „чиниоца интероперабилности”	0.1. 2.1.68	68) 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;	Потпуно усклађено		

	обухвата, како материјалне објекте, тако и нематеријалне објекте, попут програмске опреме.					
2.1.7	„основни захтеви” су сви услови наведени у Прилогу III које треба да испуне железнички систем, подсистеми и чиниоци интероперабилности, укључујући и интерфејсе;	0.1. 2.1.47	основни захтеви су сви услови које треба да испуни железнички систем, подсистем и чинилац интероперабилности, укључујући и интерфејсе;	Потпуно усклађено		
2.1.8	„европска спецификација” је заједничка техничка спецификација, европско техничко одобрење или национални стандард којим се преноси европски стандард, како је дефинисано у Прилогу XXI Директиве 2004/17/EУ;	0.1. 2.1.20	европска спецификација је заједничка техничка спецификација, европско техничко одобрење или национални стандард којим се преноси европски стандард;	Потпуно усклађено		
2.1.9	„техничка спецификација интероперабилности” (ТСИ) је спецификација усвојена у складу са овом директивом, која обухвата сваки подсистем или део подсистема у циљу испуњавања основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система;	0.1. 9.1	Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система мора бити усаглашен у циљу испуњења	Потпуно усклађено		

			основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система.			
2.1.10	„пријављена тела” су тела одговорна за оцену усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности или за „ЕЗ“ поступак верификације подсистема;	0.1. 2.1.51	пријављено тело је тело именовано за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема према техничким спецификацијама интероперабилности и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: OTIF) или Европској комисији;	Потпуно усклађено		
2.1.11	„основни параметри” су сви регулаторни, технички или експлоатациони услови који су кључни за интероперабилност и као такви наведени у предметним ТСИ;	0.1. 2.1.48	основни параметри су сви регулаторни, технички или експлоатациони услови који су кључни за интероперабилност и као такви наведени у	Потпуно усклађено		

			предметним ТСИ;			
2.1.12	„посебан случај” је било који део железничког система који захтева посебне одредбе у ТСИ, привремене или коначне, због географских, топографских или урбанистичких ограничења, или ограничења која утичу на усклађеност са постојећим системом. Он посебно укључује пруге и мреже изоловане од остатка Заједнице, товарни профил, ширину колосека или размак између шина, као и возила строго намењена локалној, регионалној или историјској употреби, као и возила пореклом из трећих земаља или намењена за треће земље;	0.1. 2.1.59	специфични случајеви су делови железничког система који захтевају посебне одредбе у техничким спецификацијама интероперабилности, привремене или коначне, због географских, топографских или урбанистичких ограничења или ограничења која утичу на усклађеност са постојећим системом (железничке пруге и железничке мреже које су изоловане од остатка железничке мреже, товарни профил, ширина колосека, размак оса колосека, железничка возила која су искључиво намењена за локалну, регионалну или историјску употребу и сл.);	Потпуно усклађено		
2.1.13	„унапређење” је било каква већа измена на подсистему или	0.1.	унапређење подсистема (реконструкција) је	Потпуно усклађено		

	делу подсистема којом се побољшавају свеукупне перформансе подсистема;	2.1.66	значајнија измена подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове основне карактеристике;			
2.1.14	„обнова” је било каква већа замена на подсистему или делу подсистема којом се не мењају свеукупне перформансе подсистема;	0.1. 2.1.43	обнова подсистема је већа замена на подсистему или делу подсистема којом се не мењају његове основне карактеристике;	Потпуно усклађено		
2.1.15	„постојећи железнички систем” је структура сачињена од пруга и стабилних постројења постојећег железничког система, уз возила свих категорија и порекла која саобраћају на тој инфраструктури;			Неусклађено	У даљем тексту Предлога закона и Директиве се ове дефиниције не помињу што је разлог зашто нису унете у текст Предлога закона односно у нашем законодавном систему није прихватљиво дефинисање појмова који нису садржани у тексту прописа	
2.1.16	„замена у оквиру одржавања” је било каква замена саставних делова са истом функцијом и перформансама у оквиру превентивног или корективног			Неусклађено	У даљем тексту Закона и Директиве се ове дефиниције не помињу што је	

	одржавања;				разлог зашто нису унете у текст Предлога закона односно у нашем законодавном систему није прихватљиво дефинисање појмова који нису садржани у тексту прописа	
2.1.17	„пуштање у рад- саобраћај” су све радње којима се подсистем или возило стављају у њихову предвиђену употребу;	0.1. 2.1.54	пуштање у рад су све радње којима се подсистем или железничко возило ставља у употребу	Потпуно усклађено		
2.1.18	„наручилац” је било који субјект, јавни или приватни, који наручује пројектовање и/или изградњу, обнову или надоградњу подсистема. Тај субјект може бити железнички превозник, управљач инфраструктуре или власник, или власник концесије одговоран за спровођење пројекта;	0.1. 2.1.39	наручилац је лице које наручује пројектовање, градњу, обнову или унапређење подсистема (железнички превозник, управљач инфраструктуре, ималац железничког возила или концесионар);	Потпуно усклађено		
2.1.19	„ималац” је физичко или правно лице које, будући да је власник возила или има право коришћења возила користи возило као превозно средство и	0.1. 2.1.28	ималац железничког возила је физичко или правно лице, власник или корисник железничког возила који	Потпуно усклађено		

	као такав је забележен у националном регистру возила наведеном у члану 33;		користи то возило као превозно средство и који је уписан у Национални регистар железничких возила;			
2.1.20	„пројекат на напредном степену развоја” је било који пројекат чији је степен планирања / изградње достигао тачку где је промена техничких спецификација неприхватљива за одређену државу чланицу. Таква препрека може да буде правне, уговорне, привредне, финансијске, друштвене или еколошке природе и треба да буде добро оправдана;	0.1. 2.1.53	пројекат у поодмаклој фази развоја је пројекат чији је степен планирања или изградње достигао тачку на којој је промена техничких спецификација неприхватљива због оправданих правних, уговорних, привредних, финансијских, друштвених или еколошких препрека;	Потпуно усклађено		
2.1.21	„хармонизовани стандард” је сваки европски стандард који је усвојило једно од европских тела за стандардизацију наведених у Прилогу I Директиве 98/34/ЕЗ Европског парламента и Савета од 22. јуна 1998. која утврђује поступак прибављања информација у области техничких стандарда и прописа, као и правила о услугама информатичког друштва [16] у оквиру мандата			Неусклађено	У даљем тексту Предлога закона и Директиве се ове дефиниције не помињу што је разлог зашто нису унете у текст Предлога закона односно у нашем законодавном систему није прихватљиво дефинисање	

	Комисије установљеног у складу са поступком наведеним у члану 6 (3) те Директиве, који, сам по себи или заједно са другим стандардима пружа решење везано за усклађеност са правним одредбама;				појмова који нису садржани у тексту прописа	
2.1.22	„национално тело за безбедност” је тело надлежно за безбедност како је дефинисано у члану 3(g) Директиве 2004/49/EЗ;	0.2.94.	(1) Послови Дирекције у области регулисања безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја су: 1) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром; 2) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њему; 3) издавање дозвола за коришћење структурних	Потпуно усклађено		

		<p>подсистема, чинилаца интероперабилности и других елемената структурних подсистема у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;</p> <p>4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним условима у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;</p> <p>5) одобравање пуштања у рад нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничком спецификацијом за интероперабилност, као и возила увезених из иностранства;</p> <p>б) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности железничког саобраћаја;</p> <p>7) проверава да ли су железничка возила уредно регистрована у Националном регистру железничких возила и да ли су подаци садржани у том регистру тачни и ажурирани;</p> <p>8) води евиденцију о свим ванредним ситуацијама у железничком саобраћају;</p> <p>9) друге послове утврђене овим законом и законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају.</p> <p>(2) Дирекција припрема годишњи извештај о стању безбедности и интероперабилности</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			железничког саобраћаја у претходној години и доставља га Влади најкасније до краја јуна текуће године. Извештај се објављује на интернет страници Дирекције.			
2.1.23	„тип” је тип возила који дефинише основне пројектне карактеристике возила наведене у јединственом сертификату о провери типа описаном у модулу В Одлуке 93/465/ЕЕЗ;	0.1. 2.1.62	тип возила обухвата основне пројектне карактеристике железничког возила одобрене сертификатом о испитивању типа;	Потпуно усклађено		
2.1.24	„серија” је одређени број идентичних возила једног типа;	0.1. 2.1.57	серија железничких возила је одређени број идентичних железничких возила једног типа;	Потпуно усклађено		
2.1.25	(ф) „Агенција” је Европска агенција за железнице, утврђена Одлуком (ЕВ) бр. 881/2004 Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. којом се оснива Европска агенција за железнице (Одлука о Агенцији);			Непреносиво	Одредба се односи на Агенцију	
2.1.26	(х) „лице задужено за одржавање” је лице задужено за одржавање возила, уписано	0.1. 2.1.31	лице задужено за одржавање је лице задужено за одржавање	Потпуно усклађено		

	као такво у национални регистар возила.		железничких возила, уписано као такво у Национални регистар железничких возила;			
3	Општа усклађеност			Потпуно усклађено		Основни принципи Директиве су имплементирани у овом закону иако члан није експлицитно пренесен.
4.1	Железнички систем, подсистеми и чиниоци интероперабилности, укључујући и интерфејсе, треба да испуне одговарајуће основне захтеве.	0.1. 8 18.1	Неопходни захтеви Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени на начин којим се испуњавају основни захтеви који се односе на њих када се интегришу у железнички систем, при чему се нарочито проверава: 1) техничка усклађеност ових подсистема са системом у који се интегришу; 2) безбедна интеграција ових подсистема од стране управљача и железничког превозника применом мера за	Потпуно усклађено		.

			контролу ризика.			
4.2	Додатне техничке спецификације наведене у члану 34. Директиве 2004/17/ЕЗ, које су потребне за допуњавање европских спецификација или других стандарда који се користе у Заједници не смеју да буду у супротности са основним захтевима.			Непреносиво	Ова одредба односи се на ТСИ, које израђују и доносе Агенција и Комисија	
5.1.	Садржај ТСИ	0.1. 9.2	За сваки подсистем израђује се по један ТСИ. Према потреби, један подсистем може бити обухваћен са више ТСИ, а један ТСИ може да обухвата неколико подсистема.	Потпуно усклађено		
5. 2 -7	Усвајање, ревизија и објављивање ТСИ Недостаци ТСИ			Непреносиво	Ови чланови не односе се на државе. Односе се на организације које израђују и усвајају ТСИ.	
8.1-8.2	Проширење примене ТСИ			Непреносиво	Ове одредбе не односе се на државе већ на Комисију и Европску	

					железничку агенцију.	
8.3	<p>До тренутка ступања на снагу проширења подручја примене ТСИ које би обухватило железничку мрежу у целини:</p> <p>(а) дозволе за коришћење</p> <p>- за возила и у возила уграђене подсистеме контроле, управљања и сигнализације намењене бар делимичној употреби на делу мреже који још увек није обухваћен ТСИ, за тај део мреже,</p> <p>- за подсистеме инфраструктуре, енергије и пружни део подсистема контроле, управљања и сигнализације на деловима мреже који још не припадају подручју примене ТСИ, додељују се у складу с националним прописима наведеним у члану 8. Директиве 2004/49/ЕЗ, или, где је примењиво, у члану 17(3) ове Директиве;</p> <p>(б) дозволе за коришћење возила намењених повременој</p>	<p>0.1.</p> <p>28</p>	<p>Одступања од примене ЈН-ТСИ су дозвољена у следећим случајевима:</p>	<p>Потпуно усклађено</p>		

	употреби на деловима мреже која још не спада у подручје примене ТСИ, за тај део мреже додељују се у складу с члановима 21. до 27. и националним прописима наведеним у члану 8. Директиве 2004/49/ЕЗ, или, где је примењиво, у члану 17(3) ове Директиве.					
8.4	Држава чланица не мора да примењује нове или ревидиране ТСИ, усвојене у складу са ставом 2. у случају пројекта који су на напредном степену развоја или су предмет уговора који су у фази реализације у тренутку објаве релевантне групе ТСИ.	0.1. 11.1.1.	приликом изградње новог подсистема, унапређења или обнове постојећих подсистема који су, у време објављивања ТСИ, били у поодмаклој фази развоја пројекта или су већ потписани уговори о извођењу радова;	Потпуно усклађено		
9.1	1. У одсуству релевантних специфичних случајева, држава чланица не мора да примени једну или више ТСИ у складу с овим чланом у следећим случајевима:	0.1. 11.1	Одступања од примене ТСИ су дозвољена у следећим случајевима:	Потпуно усклађено		
9.1.1	за предложени нови подсистем, за обнову или унапређење постојећег подсистема, или за било који елемент наведен у члану 1(1)	0.1. 11.1.1.	Одступања од примене ТСИ су дозвољена у следећим случајевима: 1) приликом изградње новог	Потпуно усклађено		

	који је на напредном степену развоја или за предмет уговора који је у фази реализације у тренутку објаве тих ТСИ;		подсистема, унапређења или обнове постојећих подсистема који су, у време ОБЈАВЉИВАЊА ТСИ, били у поодмаклој фази развоја ПРОЈЕКТА или су већ потписани уговори о извођењу радова;			
9.1.2	за било који пројекат у вези с обновом или унапређењем постојећег подсистема, где товарни профил, ширина колосека, размак између шина или напон напајања у овим ТСИ нису у складу са истима у постојећем подсистему;	11.1.2	Одступања од примене ТСИ су дозвољена у следећим случајевима: 2) приликом унапређења или обнове постојећег подсистема, када су товарни профил, ширина колосека, међуколосечно растојање или систем електричног напајања у ТСИ неусаглашени са спецификацијама постојећег подсистема;	Потпуно усклађено		
9.1.3	за предложени нови подсистем или за предложену обнову или унапређење постојећег			Неусклађено	Одреба није битна за систем железнице у	

	подсистема у подручју државе чланице, ако је њена железничка мрежа одвојена или изолована морем или раздвојена низом посебних географских услова од железничке мреже остатка Заједнице;				Републици Србији пошто њена мрежа није изолована од железничке мреже остатка заједнице	
9.1.4	за сваку предложену обнову, ширење или унапређење постојећег подсистема, ако би примена ових ТСИ угрозила економску исплативост пројекта и/или усклађеност железничког система у тој држави чланици;	0.1. 11.1.3	Одступања од примене ТСИ су дозвољена у следећим случајевима: 3) приликом изградње, унапређења или обнове постојећег подсистема, уколико би примена ТСИ довела у питање економску оправданост пројекта или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији;	Потпуно усклађено		
9.1.5	у случају где, после несреће или елементарне непогоде, услови за брзу обнову мреже не дозвољавају из економских или техничких разлога делимичну или укупну примену релевантних ТСИ;	11.1.4	Одступања од примене ТСИ су дозвољена у следећим случајевима: 4) ако после несреће или природне непогоде услови за брзу обнову железничке мреже, економски или технички, не допуштају делимичну или потпуну	Потпуно усклађено		

			примену одговарајућих ТСИ.			
9.1.6	за возила која долазе или одлазе у треће земљу, којима се ширина колосека разликује од оне у главној железничкој мрежи унутар Заједнице.			Неусклађено	Одреба није битна за систем железнице у Републици Србији. пошто је ширина колосека иста као у мрежи унутар заједнице	
9.2-9.4.	Поступак који се примењује кад постоји захтев за одступање	0.1. 11.6. 11.7	Примљене захтеве за одступањем од ТСИ, заједно са приложеном документацијом из става 4. тачка 2) овог члана, Дирекција доставља Европској Комисији, ради даљег поступања у складу са прописима ЕУ. Дирекција обавештава наручиоца или његовог овлашћеног заступника о одлуци Европске Комисије.	Потпуно усклађено	.	Закон о потврђивању протокола од 3. јуна 1999. Године о изменама конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године (протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу протокола о изменама од 3. јуна 1999. године (Сл. Гласник РС бр. 102/07, Сл. гласник РС-Међународни уговори бр.1/10, 2/13-Др. Пропис
9.5-9.6.	Одлучивање Комисије код захтева за одступање			Непреносиво	Ова одредбе односе се на Комисију	
10.1.1	Државе чланице предузимају све потребне кораке ради осигурања да се чиниоци	0.1. 13.1	Чиниоци интероперабилности могу се стављати на	Потпуно усклађено		

	интероперабилности:		тржиште само ако:			
10.1.1.1	пуштају у промет само ако омогућавају постизање интероперабилност железничког система и истовремено испуњавају основне захтеве;	0.1. 13.1.1	1) обезбеђују постизање интероперабилности унутар железничког система и ако испуњавају захтеве из члана 8. овог закона;	Потпуно усклађено		
10.1.1.2	користе у својој предвиђеној области примене и да су уграђени и одржавани на прави начин.	0.1. 13.1.2	2) се користе у области за коју су намењени и ако се на одговарајући начин уграђују и одржавају.	Потпуно усклађено		
10.1.2.	Ове одредбе не смеју ометати пуштање у промет чинилаца интероперабилности у друге сврхе.	0.1. 13.2	Одредба става 1. овог члана не спречава стављање на тржиште чиниоце интероперабилности који се користе у друге сврхе.	Потпуно усклађено		
10.2.	Државе чланице на своме подручју и на основу ове Директиве не смеју забранити, ограничити или спречити пуштање у промет чинилаца интероперабилности за примену у железничком систему ако су исти у складу с овом директивом. Оне, пре	0.1. 13.3	Не може се забрањивати, ограничавати или спречавати стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који су произведени у складу са овим законом, а посебно се не СМЕ	Потпуно усклађено		

	свега, не могу захтевати провере које су већ извршене као део поступка „ЕЗ“ декларације о усаглашености или погодности за употребу, чији су елементи наведени у Прилогу IV.		захтевати поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларација о усаглашености и погодности за употребу.			
11.1	Државе чланице сматрају да су чиниоци интероперабилности који имају „ЕЗ“ декларацију о усаглашености или погодности за употребу у складу са основним захтевима ове Директиве.	0.1. 14.1	Чиниоци интероперабилности испуњавају основне захтеве ако имају декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.	Потпуно усклађено		Закон о потврђивању протокола од 3. јуна 1999. Године о изменама конвенције о међународним железничким превозима (СОТIF) од 9. маја 1980. године (протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (СОТIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу протокола о изменама од 3. јуна 1999. године (Сл. Гласник РС бр. 102/07, Сл. гласник РС-Међународни уговори бр.1/10, 2/13-Др. Пропис
11.2	Сви чиниоци интероперабилности подлежу поступку за оцену усаглашености и погодности за употребу наведеном у односној ТСИ и уз њих се прилажу одговарајући сертификати.	0.1. 14.2	Чиниоци интероперабилности наведени у ТСИ подлежу поступцима за оцену усаглашености и погодности за употребу и морају да буду	Потпуно усклађено		

			праћене одговарајућим сертификатом.			
11.3	Државе чланице сматрају да чинилац интероперабилности испуњава основне захтеве ако је у складу с условима наведеним у припадајућој ТСИ или у припадајућој европској спецификацији развијеној у складу с тим условима.	0.1. 14.3	Чинилац интероперабилности испуњава основне захтеве ако је у складу са условима наведеним у одговарајућем ТСИ или припадајућој европској спецификацији развијеној у циљу усклађивања са тим условима.	Потпуно усклађено		
11.4	Резервни делови за подсистеме који су пуштени у рад након ступања на снагу одговарајућих ТСИ могу се уградити ове подсистеме а да се не подвргну поступку наведеном у ставу 2.	0.1. 14.4	Резервни делови за подсистеме који су пуштени у рад пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ могу се уградити у ове подсистеме, а да се не подвргну поступцима из става 2. овог члана.	Потпуно усклађено		
11.5.	У ТСИ се може предвидети прелазни период за железничке производе који су према ТСИ чиниоци интероперабилности и који су пуштени у промет пре ступања на снагу ТСИ. Такви чиниоци интероперабилности морају	0.1. 14.5	У ТСИ се може предвидети прелазни период за железничке производе који су према тси одређени као чиниоци интероперабилности и који су стављени на	Потпуно усклађено		

	испуњавати захтеве члана 10(1).		тржиште пре ступања на снагу ТСИ. Такви чиниоци интероперабилности морају испуњавати захтеве прописане чланом 13. ст. 1 и 2.			
12.	Неусклађеност европских спецификација с основним захтевима			Непреносиво	Овај члан односи се на Комисију	
13.1	У циљу доношења „ЕЗ” декларације о усаглашености или погодности за употребу једног чиниоца интероперабилности, произвођач или његов овлашћени представник са седиштем у Заједници примењује одредбе наведене у релевантним ТСИ.	0.1. 15.1	У циљу издавања декларације о усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности, произвођач или његов овлашћени заступник примењује одредбе овог закона и релевантних ТСИ.	Потпуно уклађено		Закон о потврђивању протокола од 3. јуна 1999. Године о изменама конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године (протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу протокола о изменама од 3. јуна 1999. године (Сл. Гласник РС бр. 102/07, Сл. гласник РС- Међународни уговори бр.1/10, 2/13-Др. Пропис
13.2	Ако то захтева одговарајући ТСИ, оцену усаглашености или погодности за употребу једног чиниоца интероперабилности	0.1. 15.2	Оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца	Потпуно уклађено		

	обавља пријављено тело коме произвођач или његов овлашћени представник са седиштем у Заједници подноси захтев.		интероперабилности обавља пријављено тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.			
13.3	У случају да су чиници интероперабилности предмет других директива Европске заједнице које обухватају друге аспекте, на „ЕЗ” декларацији о усаглашености или погодности за употребу наводи се да ти чиниоци интероперабилности такође испуњавају захтеве тих других директива.	0.1. 15.4	Када се на чиниоце интероперабилности примењују и други прописи, онда декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу мора садржати констатацију да чиниоци интероперабилности испуњавају такође и захтеве из тих прописа.	Потпуно усклађено		
13.4	Ако ни произвођач ни његов овлашћени представник са седиштем у Заједници не испуне обавезе из ст. 1. и 3, те обавезе је дужна да испуни било која особа која пушта чинилац интероперабилности у промет. У сврху ове Директиве, исте обавезе важе за било кога ко склапа чиниоце интероперабилности или делове чинилаца интер-	0.1. 15.6 15.7	Уколико произвођач или његов овлашћени заступник не поступи у складу са одредбама ст. 1. и 4. овог члана, онда је лице које чиниоце интероперабилности ставља на тржиште дужно да испуни те обавезе. Одредба става 6. овог	Потпуно усклађено		

	операбилности различитог порекла, или производи чинилац интероперабилности за сопствено коришћење.		члана примењује се и на лице које склапа чиниоце интероперабилности или њихове делове из различитих извора или производи чиниоце интероперабилности за властите потребе.			
13.5	Не доводећи у питање одредбе члана 14: (а) у сваком случају где држава чланица установи да је „ЕЗ” декларација о усаглашености састављена непрописно, од произвођача или његовог овлашћеног представника са седиштем у Заједници ће се захтевати, ако је потребно, да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености и отклони повреду прописа у складу са условима те државе чланице; (б) ако се неусаглашеност настави, држава чланица предузима све одговарајуће мере да ограничи или забрани пуштање у промет дотичног чиниоца интероперабилности или да осигура да је он повучен из промета у складу са	0.1. 17.1	Ако се утврди да је декларација о усаглашености непрописно састављена, Дирекција ће од произвођача или његовог овлашћеног заступника у Републици Србији захтевати, ако је потребно, да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености и отклони повреду прописа.	Потпуно усклађено		

	поступцима предвиђеним чланом 14.					
14.1	Ако држава чланица сматра да је мало вероватно да ће чинилац интероперабилности, који има „ЕЗ” декларацију о усаглашености или погодности за употребу и који је пуштен у промет, испуњавати основне захтеве код намераваног коришћења, она предузима све потребне кораке за ограничавање његовог поља примене, забрану његовог коришћења или повлачење са тржишта. Држава чланица без одлагања обавештава Комисију о предузетим мерама и даје образложење за своју одлуку, наводећи посебно да ли је разлог неусаглашености: (а) неиспуњеност основних захтева; (б) неправилна примена европских спецификација, у случају где се ослања на примену таквих спецификација; (в) неадекватност европских спецификација.	0.1. 17.	Ако се утврди да је декларација о усаглашености непрописно састављена, Дирекција ће од произвођача или његовог овлашћеног заступника у Републици Србији захтевати, ако је потребно, да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености и отклони повреду прописа. Ако се неусаглашеност настави, дирекција предузима све одговарајуће мере да ограничи или забрани стављање на тржиште предметног чиниоца интероперабилности или налаже његово повлачење са тржишта. Ако Дирекција сматра да је мало вероватно	Потпуно усклађено		

			<p>да ће чинилац интероперабилности, који има декларацију о усаглашености или погодности за употребу и који је стављен на тржиште, испуњавати основне захтеве при намењеној употреби, предузима све потребне кораке за ограничавање његовог поља примене, забрану његове употребе или повлачење са тржишта. дирекција без одлагања обавештава Европску Комисију о предузетим мерама и даје образложење за своју одлуку, наводећи посебно да ли је разлог неусаглашености:</p> <ol style="list-style-type: none">1) неиспуњење основних захтева;2) неправилна примена европских спецификација (заједничка техничка спецификација, европско техничко			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>одобрење или национални стандард којим се преноси европски стандард), у случају где се оне примењују;</p> <p>3) неадекватност европских спецификација.</p> <p>Решење о предузетим мерама, доставља се лицу које је издало декларацију о усаглашености и пријављеном телу које је издало сертификат о усаглашености.</p> <p>Решење из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред управним судом.</p>			
14.2	<p>Комисија се консултује са заинтересованим странама што је пре могуће. У случају да после консултације Комисија установи да је мера оправдана, одмах о томе обавештава државу чланицу која је предузела иницијативу, као и</p>			Непреносиво	Ова одредба односи се на Комисију.	

	друге државе чланице. Ако после консултације Комисија установи да мера није оправдана, одмах о томе обавештава државу чланицу која је предузела иницијативу и произвођача или његовог овлашћеног представника са седиштем у Заједници. У случају кад је одлука наведена у ставу 1. оправдана због постојања недостатака у европским спецификацијама, примењује се поступак из члана 12.					
14.3	Када чинилац интероперабилности са „ЕЗ” декларацијом о усаглашености не испуњава захтеве, надлежна држава чланица предузима одговарајуће мере против онога ко је саставио декларацију и о томе обавештава Комисију и друге државе чланице.	0.1. 17.1	Ако се утврди да је декларација о усаглашености непрописно састављена, Дирекција ће од произвођача или његовог овлашћеног заступника у Републици Србији захтевати, ако је потребно, да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености и отклони повреду прописа.	Потпуно усклађено		
14.4	Комисија ће осигурати да државе чланице буду			Непреносиво	Ова одредба односи се на	

	обавештене о току и резултатима овог поступка.				Комисију.	
15.1.1	Не доводећи у питање Поглавље V, свака држава чланица одобрава пуштање у рад оних стурних подсистема који чине железнички систем и који се налазе или експлоатишу на њеном подручју.	0.1. 22.1	Да би се структурни подсистеми пустили у рад и користили на железничким пругама Републике Србије морају имати дозволу за коришћење коју на прописаном обрасцу издаје Дирекција.	Потпуно усклађено		
15.1.2	У ту сврху државе чланице предузимају све одговарајуће кораке да би осигурале да се ови подсистеми могу пустити у рад само ако су пројектовани, произведени и уграђени на начин да испуњавају конкретне основне захтеве када се интегришу у железнички систем. Оне посебно проверавају:	0.1. 18.1	Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени на начин којим се испуњавају основни захтеви који се односе на њих када се интегришу у железнички систем, при чему се нарочито проверава: 1) техничка усклађеност ових подсистема са системом у који се интегришу; 2) безбедна интеграција ових подсистема од стране управљача и железничког превозника применом	Потпуно усклађено		

		22.3	мера за контролу ризика. Пре издавања дозволе за коришћење структурних подсистема Дирекција проверава:			
15.1.2.1	- техничку усклађеност ових подсистема са системом у који се интегришу,	0.1. 22.3.1	1) техничку усклађеност ових подсистема са железничким системом у који се интегришу;	Потпуно усклађено		
15.1.2.2	- безбедно интегрисање ових подсистема у складу с члановима 4(3) и 6(3) Директиве 2004/49/ЕЗ.	0.1. 22.3.2	2) безбедну интеграцију ових подсистема од стране управљача и железничког превозника применом мера за контролу ризика;	Потпуно усклађено		
15.2.	Пре пуштања у рад ових подсистема, свака држава чланица проверава да ли су они у складу са одговарајућим одредбама ТСИ о експлоатацији и одржавању у датом случају.	0.1. 22.3.3	3) да ли су ови подсистеми у сагласности са одредбама релевантних ТСИ у вези експлоатације и одржавања подсистема и/или националних железничких техничких прописа	Потпуно усклађено		

15.3.1.	По пуштању у рад подсистема изводе се провере: (а) за инфраструктурне подсистеме у контексту додељивања и надзора над сертификатом за безбедност на основу члана 11. Директиве 2004/49/ЕЗ; (б) за возила у контексту додељивања и надзора над сертификатом за безбедност на основу члана 10. Директиве 2004/49/ЕЗ.	0.1. 22.12	Након издавања дозволе за коришћење структурних подсистема, Дирекција континуирано проверава: 1) инфраструктуру, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром; 2) возила, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за превоз.	Потпуно усклађено		
15.3.2.	У ту се сврху користе се поступци оцене и верификације прописани у одговарајућим структурним и функционалним ТСИ.	0.1. 9.3.	ТСИ прописује Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) у складу са европским техничким спецификацијама.	Потпуно усклађено		Република Србија преузима комплетно ТСИ, укључујући и поступке верификације
16.1.	Не доводећи у питање одредбе члана 15(1), државе чланице на своме подручју и са становишта везаног за ову Директиву не смеју забранити, ограничити или спречити	0.1. 18.2	Не сме се забрањивати, ограничавати или спречавати изградња, пуштање у рад и експлоатација структурних	Потпуно усклађено		

	изградњу, пуштање у рад и експлоатацију структурних подсистема који чине железнички систем а испуњавају основне захтеве. Оне посебно не смеју захтевати провере које су већ извршене:		подсистема који чине железнички систем и испуњавају основне захтеве, а посебно се не може захтевати поновно вршење провера које су већ извршене:			
16.1.1	- или као део поступка који води до „ЕЗ” декларације о верификацији, чији су елементи утврђени у Прилогу V,	0.1. 18.2.1	1) у оквиру поступка за стицање декларације о верификацији;	Потпуно усклађено		
16.1.2	- или у другим државама чланицама, пре или после ступања на снагу ове Директиве, ради верификације усклађености са идентичним захтевима у идентичним радним условима.	0.1. 18.2.2	2) у државама чланицама Европске уније или државама уговорницама ОТИФ, у циљу верификације усклађености са идентичним захтевима у идентичним радним условима.	Потпуно усклађено		
17.1	Државе чланице сматрају да су интероперабилни и усклађени с основним захтевима у вези с њима они структурни подсистеми, који чине железнички систем и обухваћени су „ЕЗ” декларацијом о верификацији.	0.1. 20.1	Структурни подсистеми који су обухваћени декларацијом о верификацији сматрају се интероперабилним и усклађеним са основним захтевима.	Потпуно усклађено		
17.2	Верификација интероперабилности структурног подсистема	0.1.	Верификација структурног подсистема	Потпуно усклађено		

	као дела железничког система у складу са основним захтевима заснива се упућивањем на ТСИ, уколико постоје.	20.2	заснива се на ТСИ, уколико постоје.			
17.3.1	Државе чланице састављају за сваки подсистем списак техничких прописа у употреби за испуњавање основних захтева и достављају тај списак Комисији ако: - не постоји одговарајућа ТСИ, или - ако је пријављено одступање на основу члана 9, или - ако посебан случај захтева примену техничких прописа који нису укључени у одговарајућу ТСИ.	0.1. 20.3	Дирекција припрема списак важећих националних железничких техничких прописа који се примењују за испуњавање основних захтева у случају: 1) да не постоје ТСИ за одређени структурни подсистем; 2) одступања предвиђених у члану 11. став 1. овог закона; 3) посебних случајева који нису предвиђени у ТСИ и који захтевају примену националних железничких техничких прописа;	Потпуно усклађено		
17.3.2	Тај се списак доставља: - сваки пут кад се промени списак техничких прописа који је, на основу члана 16(3) Директиве 96/48/ЕЗ и члана 16(3) Директиве 2001/16/ЕЗ требало да буде пријављен до	0.1. 20.4	Списак прописа из става 3. овог члана Дирекција објављује на својој интернет страници. Дирекција пријављује	Потпуно усклађено		

	30. априла 2005, или -по пријављивању одступања, или - по објављивању одговорајуће ТСИ.	20.5	Европској комисији списак прописа из става 3. овог члана, а на захтев Европске комисије и комплетне текстове прописа.			
17.3.3	Том приликом државе чланице именују тела која су у случају ових техничких прописа надлежна за спровођење поступка верификације наведеног у члану 18.	0.1. 20.6	Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела као и оцену усаглашености и оцену погодности за употребу елемената подсистема на које су примењени национални железнички технички прописи по поступку прописаном чл. 15 и 19. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела, сертификат о усаглашености и сертификат о погодности за употребу, као исправе о усаглашености.	Потпуно усклађено		
17.3.4	Комисија ту информацију упућује Агенцији, која је затим објављује.			Непреносиво	Ова одредба односи се на Комисију и Агенцију	
17.3.5	Државе чланице стављају на	0.1.	Дирекција пријављује	Потпуно		

	располагање интегрални текст пријављених прописа на захтев Комисије.	20.5	Европској комисији списак прописа из става 3. овог члана, а на захтев Европске комисије, и комплетне текстове прописа.	усклађено		
17.3.5	Ради спречавања стварања додатних препрека и ради наставка класификације националних прописа у складу са чланом 27, Комисија надзире увођење нових прописа у државама чланицама. Ако Комисија сматра да нови пропис проузрокује произвољну дискриминацију или прикривено ограничавање железничког саобраћаја између држава чланица, усваја се одлука насловљена на дотичну државу чланицу у складу са регулаторним поступком наведеним у члану 29(3).			Непреносиво	Овај део одредбе односи се на Комисију.	
17.3.6	Државе чланице могу одлучити да не пријаве прописе и ограничења који су строго локалне природе. У таквим случајевима, државе чланице наводе таква правила и ограничења у регистрима			Непреносиво	Дискрециона одредба	

	инфраструктуре из члана 35.					
17.3.7	Државе чланице осигуравају да се обавезујући технички прописи објаве и учине доступним свим управљачима инфраструктуром, железничким превозницима и подносиоцима захтева за дозволе за коришћење, на јасном језику који могу разумети све заинтересоване стране.	0.1. 20.4	Списак прописа из става 3. овог члана Дирекција објављује на својој интернет страници.	Потпуно усклађено		
18.1.	У циљу издавања „ЕЗ” декларације о верификацији подсистема, подносилац захтева дужан је да позове пријављено тело које је одабрао у ту сврху да примени „ЕЗ” поступак верификације наведен у Прилогу VI. Подносилац захтева може бити наручилац или произвођач, или њихов овлашћени представник Заједници.	0.1. 19.2	У циљу издавања декларације о верификацији подсистема, подносилац захтева бира тело коме ће поднеги захтев за верификацију подсистема. Подносилац захтева може бити наручилац или произвођач или њихов овлашћени заступник.	Потпуно усклађено		
18.2	Задатак пријављеног тела одговорног за „ЕЗ” проверу подсистема започиње у фази пројектовања и обухвата цео период производње све до фазе одобравања пре него што се подсистем пусти у рад. Такође,	0.1. 19.3	Пријављено тело проверава подсистем у свакој од следећих фаза: 1) целокупни пројекат; 2) градња подсистема, укључујући посебно грађевинске радове,	Потпуно усклађено		

	обухвата верификацију интерфејса предметног подсистема са системом у који се уграђује, на основу расположивих информација у одговарајућим ТСИ и у регистрима предвиђеним чл. 34. и 35.	19.4.	производња, склапање саставних делова, подешавање целог подсистема; 3) коначно испитивање подсистема. Пријављено тело, на основу расположивих информација у одговарајућим ТСИ и регистрима из чл. 34. и 35. овог закона, врши и верификацију интерфејса предметног подсистема са системом у који се уграђује.			
18.3	Пријављено тело је одговорно за састављање техничке документације која мора бити приложена уз „ЕЗ” декларацију о верификацији подсистема. Та техничка документација мора да садржи све неопходне документе везане за карактеристике подсистема и, по потреби, све документе којима се потврђује усаглашеност чинилаца интероперабилности. Она, такође, треба да садржи све елементе везане за услове и	0.1. 19.5 19.6	Пријављено тело дужно је да састави техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема. Техничка документација из става 5. овог члана садржи податке везане за карактеристике подсистема, за услове и ограничења коришћења и упутства у вези са	Потпуно усклађено		

	ограничења коришћења и упутства у вези са сервисирањем, сталним или периодичним надзором, подешавањем и одржавањем.		подешавањем и одржавањем и, по потреби, све документе којима се потврђује усаглашеност чинилаца интероперабилности.			
18.4	Пријављено тело може издати прелазне извештаје о верификацији које се односе на одређене фазе поступка провере или одређене делове подсистема. У том се случају примењује поступак наведен у Прилогу VI.	0.1. 19.9 19.10	Пријављено тело може, на тражење подносиоца захтева, издати прелазну изјаву о верификацији (у даљем тексту: ПИВ) фазе пројектовања (укључујући испитивање типа) или фазе производње или одређених делова подсистема. У случајевима из става 9. овог члана пријављено тело издаје ПИВ сертификат, а подносилац захтева саставља ПИВ декларацију.	Потпуно усклађено		
18.5	Ако одговарајућа ТСИ то омогућава, пријављено тело може издати сертификате о усаглашености за серију подсистема или одређених	0.1. 19.8	Ако одговарајући ТСИ то омогућава, пријављено тело може издати сертификате о верификацији за серију	Потпуно усклађено		

	делова тих подсистема.		подсистема или одређених делова тих подсистема.			
19.1	Ако држава чланица сматра да структурни подсистем обухваћен „ЕЗ” декларацијом о верификацији подсистема и са техничком документацијом у прилогу није потпуно у складу с овом директивом и, посебно, ако не испуњава основне захтеве, она може захтевати додатне провере.	0.1. 21.1	Уколико сматра да структурни подсистем за који је издата декларација о верификацији, није у целости усклађен са одредбама овог закона, а нарочито ако подсистем не испуњава захтеве из члана 8. овог закона, Дирекција може да наложи лицу које је издало декларацију о верификацији извршавање допунских провера и контрола.	Потпуно усклађено		
19.2	Држава чланица која подноси захтев одмах обавештава Комисију о свим затраженим додатним проверама и наводи образложење тих провера. Комисија је дужна да се посаветује са заинтересованим странама.			Непреносиво	Одредба се односи на процедуру сарадње државе чланице и Комисије.	

19.3.1	Држава чланица која подноси захтев наводи да ли је разлог непотпуне усклађености с овом директивом: неподударност са основним захтевима или ТСИ, или неправилна примена ТСИ-а. У том случају,	0.1. 21.2 21.3.	У акту којим су наложене мере из става 1. овог члана, Дирекција је дужна да наведе да ли је у питању неусклађеност са захтевима из члана 8. овог закона или са ТСИ или су неправилно примењени ТСИ. Уколико допунске контроле и провере покажу да је подсистем неусклађен са одредбама овог закона, подсистем не може добити дозволу за коришћење.	Потпуно усклађено		
19.3.1	Комисија одмах обавештава државу чланицу о пребивалишту особе која је саставила неисправну „ЕЗ” декларацију о верификацији и тражи да држава чланица предузме одговарајуће мере;			Непреносиво	Одредба се односи на процедуру сарадње државе чланице и Комисије.	
19.3.2	неадекватност ТСИ. У том се случају примењује поступак за измене и допуне ТСИ-а, како је наведено у члану 7.			Непреносиво	Одредба се односи на Комисију и Европску	

					железничку агенцију	
20.1	<p>У случају обнове или унапређења, наручилац или произвођач шаље дотичној држави чланици документацију са описом пројекта. Држава чланица затим прегледа ту документацију и, водећи рачуна о стратегији имплементације назначеној у меродавној ТСИ, одлучује да ли обим радова значи да је потребна нова дозвола за коришћење у смислу ове Директиве. Таква нова дозвола за коришћење потребна је сваки пут када због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности дотичног подсистема. Ако је потребна нова дозвола, држава чланица одлучује у којој је мери потребно применити ТСИ на пројекат. Држава чланица доноси своју одлуку најкасније четири месеца пошто подносилац захтева достави потпуну документацију.</p>	<p>0.1. 32.1 - 32.3</p>	<p>У случају обнове или унапређења структурног подсистема наручилац или произвођач доставља Дирекцији комплетну документацију са описом пројекта, а Дирекција одлучује, узимајући у обзир стратегију имплементације наведене у релевантним ТСИ, да ли обим радова захтева нову дозволу за коришћење структурног подсистема или нову дозволу за тип возила. Нова дозвола за коришћење структурног подсистема потребна је увек када због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности тог подсистема, а Дирекција одлучује у којој мери је потребно применити тси на</p>	Потпуно усклађено		

			предметни подсистем. У случају из става 1. овог члана Дирекција је дужна да одлучи најкасније четири месеца након што наручилац или произвођач достави комплетну документацију.			
20.2	Ако је потребна нова дозвола и ако ТСИ није примењена у потпуности, државе чланице пријављују следеће информације Комисији: - разлог због којег ТСИ није у потпуности примењена, - техничке карактеристике примењене уместо ТСИ, - тела која су у случају тих карактеристика надлежна за примену поступка верификације наведеног у члану 18.	0.1. 32.4	Ако је издата нова дозвола, а приликом њеног издавања нису примењени у потпуности ТСИ, Дирекција пријављује следеће информације Европској комисији: 1) разлог због којег ТСИ нису у потпуности примењени; 2) техничке карактеристике примењене уместо ТСИ; 3) тела која су у случају тих карактеристика надлежна за верификацију подсистема.	Потпуно усклађено		
20.3	Комисија саопштава			Непреносиво	Ова одредба	

	информације наведене у горњем ставу Агенцији, која их објављује.				односи се на Комисију	
21.1	Пре пуштања у саобраћај неког возила на одређеној мрежи, оно треба да има дозволу за коришћење коју издаје национално тело за безбедност надлежно за ту мрежу, осим ако у овом поглављу није другачије наведено.	0.1. 23.1 23.7	Типови свих возила која се региструју у Републици Србији, било ког произвођача, морају бити одобрени. Возила која одговарају одобреном типу морају добити појединачне дозволе за коришћење које се издају на основу спроведеног поступка којим се верификује припадност одобреном типу и декларације о усаглашености са одобреним типом возила.	Потпуно усклађено		
21.2	Дозвола за коришћење возила које је у складу са ТСИ додељује се у складу с чл. 22. или 23.	0.1. 26 27	Дозвола за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ Додатна дозвола за коришћење за возила која су усаглашена са ТСИ	Потпуно усклађено		
21.3	Дозвола за коришћење возила	0.1.	Дозвола за коришћење	Потпуно		.

	које није у складу са ТСИ додељује се у складу с чл. 24. или 25.	29 30	возила која нису усаглашена са ТСИ Додатна дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ	усклађено		
21.4	Дозвола за коришћење возила које је усаглашено са већ одобреним типом возила издаје се у складу с чланом 26.	0.1. 23	Дозвола за тип возила	Потпуно усклађено		
21.5	Дозвола коју је издала једна држава чланица важи у свим државама чланицама, не доводећи у питање одредбе чл. 23. и 25. везане за додатна одобрења. Државе чланице утврђују, усвајањем посебних националних прописа или одредби за спровођење ове директиве да ли су потребна додатна одобравања у складу са одговарајућим одредбама члана 23. у случају возила која су у складу са ТСИ или члана 25. за возила која нису у складу са ТСИ.			Потпуно усклађено		Закон о потврђивању протокола од 3. јуна 1999. Године о изменама конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године (протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу протокола о изменама од 3. јуна 1999. године (Сл. Гласник РС бр. 102/07, Сл. гласник РС- Међународни уговори бр.1/10, 2/13-Др. Пропис
21.6	Сви захтеви за дозволе за коришћење подлежу одлуци	0.1.	Дозволу за коришћење издаје Дирекција на	Потпуно усклађено		

	<p>националног тела за безбедност, у складу с чл 22. и 23. или чл. 24. и 25. У дозволи за коришћење могу се прописивати услови коришћења и друга ограничења.</p>	26.2	<p>следећи начин: 1) ако је за све структурне подсистеме возила приложена декларација о верификацији, дозвола се издаје без додатних провера; 2) ако је за возило приложена декларација о верификацији, у складу са чланом 19. овог закона, Дирекција пре издавања дозволе проверава: (1) техничку усклађеност између релевантних структурних подсистема возила и њихову безбедну интеграцију у складу са одредбама члана 22. став 3. овог закона, (2) техничку усклађеност између возила и мреже на којој ће саобраћати, (3) усклађеност са националним железничким техничким прописима</p>			
--	--	------	---	--	--	--

		<p>који се примењују на отворена питања, (4) усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на посебне случајеве који су дефинисани у одговарајућим ТСИ;</p> <p>3) ако је подносилац захтева приложио декларацију о усаглашености са одобреним типом возила.</p>			
		27.	<p>Возила која су добила дозволу за коришћење у другим државама, која су потпуно усаглашена са свим ТСИ који обухватају све аспекте подсистема и нису предмет посебних случајева и отворених питања која се односе на техничку усклађеност возила и мреже, не подлежу издавању додатне дозволе за коришћење,</p>		

		<p>под условом да се употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ.</p> <p>За вучна возила из става 1. овог члана која су добила дозволу за коришћење у другим државама, ако се не употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ,</p> <p>Дирекција издаје додатне дозволе за коришћење таквих возила у Републици Србији.</p> <p>Решење о одбијању издавања додатне дозволе за коришћење возила у Републици Србији коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>Подносилац захтева доставља Дирекцији техничку документацију о возилу и његовом предвиђеном коришћењу на мрежи Републике Србије која садржи:</p> <ol style="list-style-type: none">1) доказ да је возило добило дозволу за коришћење у држави порекла;2) примерак техничке документације о возилу која прати декларацију о верификацији, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем читања и процене, све док те информације нису хармонизоване са одговарајућим ТСИ;3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>добијања дозволе за коришћење;</p> <p>4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и остала ограничења мреже.</p> <p>Дирекција при одлучивању о поднетом захтеву проверава:</p> <p>1) техничку усклађеност возила и мреже, укључујући националне прописе који се примењују на отворена питања у циљу обезбеђења те усклађености;</p> <p>2) употребу</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>националних железничких техничких прописа који се примењују на посебне случајеве који су дефинисани у ТСИ. Дирекција може захтевати достављање додатних информација, анализу ризика или спровођење тестова на мрежи ради провере елемената из става 6. овог члана.</p> <p>Дирекција ће са подносиоцем захтева одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних тестова на мрежи.</p> <p>Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење тестова у року од три месеца од подношења захтева.</p> <p>Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 2. овог члана:</p> <ol style="list-style-type: none">1) два месеца након			
--	--	--	--	--	--

		29.	<p>достављања докумената из става 5. овог члана; 2) месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања. Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе за коришћење у року из става 10. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу за коришћење после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.</p> <p>Дозволу за коришћење возила која се региструју у Републици Србији и на која се примењују одредбе члана 11. став 2. овог закона издаје Дирекција, ако је подносилац захтева</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

		<p>приложио: 1) декларацију о усаглашености са одобреним типом возила; 2) документацију о изведеном поступку верификације свих структурних подсистема возила у складу са чланом 19. овог закона у односу на техничке захтеве ТСИ (ако исти постоје) и у односу на техничке захтеве националних железничких техничких прописа. Параметре које је потребно проверити у вези са издавањем дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ прописаће Дирекција. Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана одговоран је за значавање возила бројем који му је додељен.</p>			
--	--	---	--	--	--

		30.	<p>Возила која су одобрена за коришћење у другим државама, а која нису усаглашена са ТСИ, морају имати додатну дозволу за коришћење у Републици Србији. Додатну дозволу издаје Дирекција на начин из члана 22. став 1. овог закона.</p> <p>Решење о одбијању издавања додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом. Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана доставља Дирекцији техничку документацију о возилу или типу возила заједно са подацима о планираном коришћењу на мрежи Републике Србије.</p>			
--	--	-----	---	--	--	--

			<p>Документација из става 3. овог члана садржи:</p> <p>1) доказе да је коришћење возила одобрено у држави где је регистровано заједно са документацијом о примењеном поступку да би се показало да возило задовољава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о коришћеним или одобреним одступањима;</p> <p>2) техничке податке, програм одржавања и експлоатационе карактеристике, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене;</p> <p>3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>измене извршене након добијања дозволе за коришћење;</p> <p>4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и друга ограничења мреже. Параметре које је потребно проверити у вези са издавањем додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ прописаће Дирекција.</p> <p>Докази из става 4. тач. 1) и 2) овог члана могу се оспорити једино ако Дирекција докаже</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>постојање значајног ризика за безбедност. Дирекција може захтевати додатне информације, анализе ризика или спровођење тестова на мрежи како би се проверило да ли је документација из става 4. тач. 3) и 4) овог члана у складу са важећим националним железничким техничким прописима. Дирекција ће, након консултације са подносиоцем захтева, одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних тестова. Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење тестова у року од три месеца од подношења захтева. Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 1. овог члана:</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>1) четири месеца након достављања докумената из става 4. овог члана;</p> <p>2) два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.</p> <p>Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе из става 1. овог члана, у року из става 11. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.</p>			
21.7	<p>Свака одлука коју донесе национално тело за безбедност којом се одбија пуштање у саобраћај возила мора бити ваљано образложена. Подносилац захтева може у року од месец дана од добијања негативне одлуке да затражи да</p>	<p>0.1.</p> <p>22.2</p>	<p>Решење о одбијању издавања дозволе за коришћење коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p>	Делимично усклађено	<p>Према законодавству у Републици Србији решења државних органа (Дирекција за железнице је државни орган) су коначни у</p>	

	<p>национално тело за безбедност преиспита одлуку из оправданих разлога.</p> <p>Национално тело за безбедност гада има два месеца, почевши од пријема жалбе, да потврди или поништи своју одлуку.</p> <p>Ако је потврђена негативна одлука, подносилац захтева може захтевати да жалбено тело које је именовала меродавна држава чланица на основу члана 17(3) Директиве 2004/49/ЕЗ преиспита одлуку из оправданих разлога. Државе чланице могу именовати регулаторно тело успостављено у складу са чланом 30. Директиве 2001/14/ЕЗ у сврху овог жалбеног поступка.</p>				<p>управном поступку. Жалба није могућа али је могуће покренути управног спора.</p>	
21.8	<p>У недостатку одлуке националног тела за безбедност у одређеном року, како је наведено у чл. 23(7) и 25(5), пуштање у саобраћај дотичног возила сматра се одобреним након раздобља од три месеца, које почиње на крају тог рока. Дозволе додељене у складу са овим ставом важе само на мрежи за</p>	<p>0.1. 27.9</p>	<p>Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе за коришћење у року из става 10. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу за коришћење после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена</p>	<p>Потпуно усклађено</p>		

	коју надлежно национално тело за безбедност није реаговало у прописаном року.		у захтеву за издавање дозволе.			
21.9	Национално тело за безбедност које намерава да поништи дозволу за коришћење коју је само издало, или дозволу издату подносиоцу захтева у складу са ставом 8, користи поступак за ревизију сертификата за безбедност наведен у члану 10(5) Директиве 2004/49/ЕЗ или, где је примењиво, поступак за ревизију сертификата за безбедност наведен у члану 11(2) те директиве.	0.1. 33.	Дирекција одузима дозволу за коришћење уколико се надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди: 1) да железничко возило више није у складу са: (1) ТСИ или националним железничким техничким прописима, (2) одобреним одступањима у складу са чланом 11. овог закона, (3) прописима о конструкцији или опреми наведеним у RID; 2) да ималац није испунио захтев	Потпуно усклађено		

			<p>Дирекције да исправи недостатке у прописаном року;</p> <p>3) да се не поштују услови или ограничења из члана 22. став 5. овог закона.</p> <p>Дирекција суспендује дозволу за коришћење уколико се:</p> <p>1) надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди да се одржавање железничког возила не врши у складу са досијеом о одржавању, ТСИ, националним железничким техничким прописима, прописима о конструкцији и опреми наведеним у RID или уколико се не поштују прописани рокови за</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>одржавање; 2) у случају тешког оштећења железничког возила не испуни налог Дирекције за стављање возила на увид. Дозвола за коришћење ће бити суспендована до поновног испуњавања свих услова за издавање исте. Решење о одузимању, односно суспензији дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом. Дозвола за коришћење постаје неважећа уколико је железничко возило повучено из саобраћаја (касација возила и сл.). О повлачењу из саобраћаја ималац возила обавештава Дирекцију без одлагања, а најкасније у року од осам дана од повлачења.</p>			
--	--	---	--	--	--

			Одредбе ст. 1, 2. и 4. овог члана сходно се примењују и на дозволу за тип возила.			
21.10	У случају жалбеног поступка надлежно жалбено тело наведено у ставу 7. може од Агенције затражити мишљење које се, у том случају, издаје у року од месец дана од подношења захтева и доставља се подносиоцу захтева, надлежном жалбеном телу и националном телу за безбедност које одбија да изда дозволу.			Непреносиво	Мишљење Агенције није правно обавезујуће за државе чланице	
21.11	У случају возила која се крећу између државе чланице и треће земље на мрежи чија се ширина колосека разликује од ширине колосека главне железничке мреже у Заједници и за која се може одобрити одступање у складу са чланом 9(5) или која подлежу посебним случајевима, национални прописи наведени у чл. 22. и 24. могу укључивати међународне споразуме ако су у складу са законодавством Заједнице.			Непреносиво	Ово није битна одредба за железнички систем у Републици Србији пошто се ширина колосека не разликује од ширине колосека главне железничке мреже у Заједници	

21.12	Дозволе за коришћење додељене пре 19. јула 2008, укључујући дозволе добијене на основу међународних споразума, конкретно РИЦ (Regolamento Internazionale Carrozze) и РИВ (Regolamento Internazionale Veicoli), остају важеће у складу с условима на основу којих су издате. Ова одредба има предност над чл. 22. до 25.	0.1. 31	Додатна дозвола за коришћење не издаје се: 1) за половна возила увезена из иностранства која су усаглашена са ТСИ, осим ако не подлежу одредбама члана 27. СТАВ 2. овог закона; 2) за возила одобрена у другим државама пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ која: (1) носе ознаку RIC или RIV, (2) су одобрена за саобраћај и обележена у складу са важећим билатералним или мултилатералним споразумима између железничких превозника из Републике Србије и железничких превозника из других држава; 3) за половна возила из тачке 2) овог члана која се увозе из иностранства.	Потпуно усклађено		
-------	---	------------	--	-------------------	--	--

			Измене споразума из става 1. тачка 2) подтачка (2) овог члана и припрему нових споразума којима се уређује конструкција, признавање дозвола за коришћење и употреба возила између заинтересованих држава врши Дирекција. возила из члана 27. став 2. и возила из става 1. тачка 2) подтачка 2 која се као половна увозе из иностранства подлежу обавези одобрења типа пре регистрације у Републици Србији.			
21.13	Државе чланице могу издати дозволе за коришћење једне серије возила. У ту сврху, национална тела за безбедност обавештавају подносиоца захтева о поступку који је потребно спровести.			Непреносиво	Дискрециона одредба. Ова одредба даје дискреционо право државама чланицама пошто је израз „може издати” дозволе за коришћење једне серије возила.	
21.14	Дозволе за коришћење издате у	0.1.	Дозволе за коришћење	Потпуно		

	складу са овим чланом не доводе у питање друге услове постављене железничким предузећима и управљачима инфраструктуре за експлоатацију таквих возила на одговарајућој мрежи, у складу са чл. 9, 10. и 11. Директиве 2004/49/ЕЗ.	22.12.	возила издате у складу са овим чланом не доводе у питање друге услове постављење железничким превозницима и управљачима инфраструктуре за експлоатацију тих возила на одговарајућој мрежи кроз захтеве за успостављање система за управљање безбедношћу и поседовањем одговарајућих сертификата о безбедности.	усклађено		
22.1	Овај члан се примењује на возила која су усаглашена са свим релевантним ТСИ који су на снази у тренутку њиховог пуштања у саобраћај, под условом да је значајан део основних захтева дат у овим ТСИ као и да је одговарајућа ТСИ која се односи на железничка возила на снази и да се примењује.	0.1. 26.1	Техничке карактеристике возила која се региструју у Републици Србији, морају бити усаглашене са релевантним ТСИ који су на снази и примењују се у тренутку њиховог пуштања у рад, под условом да је значајан део основних захтева дат у тим ТСИ.	Потпуно усклађено		
22.2	Прву дозволу додељује	0.1.	Дозволу за коришћење	Потпуно		

	национално тело за безбедност на следећи начин:	26.2	издаје Дирекција на следећи начин:	усклађено		
22.2.1	ако су сви структурни подсистеми возила одобрени у складу са одредбама Поглавља IV, дозвола се додељује без додатних провера;	0.1. 26.2.1	ако је за све структурне подсистеме возила приложена декларација о верификацији, дозвола се издаје без додатних провера;	Потпуно усклађено		
22.2.2.1	у случају возила која имају све неопходне „ЕЗ” декларације о верификацији, како је предвиђено чланом 18, критеријуми које национално тело за безбедност може да провери ради издавања дозволе за коришћење могу се односити само на следеће:	0.1. 26.2.2	ако је за возило приложена декларација о верификацији, у складу са чланом 19. овог закона, Дирекција пре издавања дозволе проверава:	Потпуно усклађено		
22.2.2.2	- техничку усклађеност релевантних подсистема возила и њихову безбедну интеграцију у складу са чланом 15(1),	0.1. 26.2.2.1	техничку усклађеност између релевантних структурних подсистема возила и њихову безбедну интеграцију у складу са одредбама члана 18. став 1. овог закона,	Потпуно усклађено		
22.2.2.3	- техничку усклађеност возила	0.1.	техничку усклађеност	Потпуно		

	и дотичне мреже,	26.2.2.2	између возила и мреже на којој ће саобраћати,	усклађено		
22.2.2.4	- националне прописе који се примењују на отворена питања,	0.1. 26.2.2.3	усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на отворена питања,	Потпуно усклађено		
22.2.2.5	- националне прописе који се примењују на посебне случајеве прописно идентификоване у одговарајућим ТСИ.	0.1. 26.2.2.4	усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на посебне случајеве који су дефинисани у одговарајућим ТСИ;	Потпуно усклађено		
23.1	Возила потпуно усаглашена са ТСИ које обухватају све аспекте релевантних подсистема, без посебних случајева и без отворених питања изричито везаних за техничку усклађеност возила и мреже, не подлежу никаквом додатном одобравању за пуштање у саобраћај све док се крећу мрежама које су усаглашене са ТСИ у другим државама чланицама или под условима наведеним у припадајућим ТСИ.	0.1. 27.1	Возила која су добила дозволу за коришћење у другим државама, која су потпуно усаглашена са свим ТСИ који обухватају све аспекте подсистема и нису предмет посебних случајева и отворених питања која се односе на техничку усклађеност возила и мреже, не подлежу издавању додатне дозволе за коришћење,	Потпуно усклађено		

			под условом да се употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ .			
23.2	У случају возила пуштених у саобраћај у складу са чланом 22, али за које не важи став 1, државе чланице одлучују да ли су потребна додатна одобравања за њихово подручје. У том случају, примењују се ст. 3. до 7.	0.1. 27.2	За вучна возила из става 1. овог члана која су добила дозволу за коришћење у другим државама, ако се не употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ, Дирекција издаје додатне дозволе за коришћење таквих возила у Републици Србији.	Потпуно усклађено		
23.3	Подносилац захтева доставља националном телу за безбедност документацију о возилу или типу возила и његовом предвиђеном коришћењу на мрежи. Та документација мора да садржи следеће информације:	0.1. 27.4	Подносилац захтева доставља Дирекцији техничку документацију о возилу и његовом предвиђеном коришћењу на мрежи Републике Србије која садржи:	Потпуно усклађено		Пре издавања дозволе за коришћење возила биће издата дозвола за тип возила

23.3.1	документовани доказ да је пуштање возила у саобраћај одобрено у другој држави чланици у складу с чланом 22;	0.1. 27.4.1	доказ да је возило добило дозволу за коришћење у држави порекла;	Потпуно усклађено		
23.3.2	примерак техничке документације, како је наведено у Прилогу VI. То укључује, у случају возила опремљених снимачима података, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем читање и процене, све док те информације нису хармонизоване у припадајућој ТСИ;	0.1. 27.4.2	примерак техничке документације о возилу која прати декларацију о верификацији, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем читања и процене, све док те информације нису хармонизоване са одговарајућим ТСИ;	Потпуно усклађено		
23.3.3	евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене по одобравању;	0.1. 27.4.3	евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;	Потпуно усклађено		

23.3.4	доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом,, систем контроле управљања и сигнализације, ширину колосека и слободни профил, максимално допуштено осовинско оптерећење и остала ограничења мреже.	0.1. 27.4.4	доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и остала ограничења мреже.	Потпуно усклађено		
23.4.	Критеријуми које проверава национално тело за безбедност могу се односити само на:	0.1. 27.5	Дирекција при одлучивању о поднетом захтеву проверава:	Потпуно усклађено		
23.4.1	- техничку усклађеност возила и дотичне мреже, укључујући националне прописе који се примењују на отворена питања за обезбеђивање усклађености,	0.1. 27.5.1	техничку усклађеност возила и мреже, укључујући националне прописе који се примењују на отворена питања у циљу обезбеђења те усклађености;	Потпуно усклађено		
23.4.2	- националне прописе који се	0.1.	употребу националних	Потпуно		

	примењују на посебне случајеве прописно идентификоване у одговарајућим ТСИ.	27.5.2	железничких техничких прописа који се примењују на посебне случајеве који су дефинисани у ТСИ.	усклађено		
23.5	Национално тело за безбедност може захтевати достављање додатних информација, израду анализе ризика у складу с чланом 6(3) Директиве 2004/49/ЕЗ или испитивања на мрежи у циљу верификације критеријума наведених у ставу 4. Међутим, након усвајања референтног документа наведеног у члану 27. ове директиве, национално тело за безбедност може вршити такву верификацију само на основу националних прописа у вези са групом В или С у том документу.	0.1. 27.6	Дирекција може захтевати достављање додатних информација, анализу ризика или спровођење тестова на мрежи ради провере елемената из става 6. овог члана.	Потпуно усклађено		
23.6	Национално тело за безбедност дефинише, после консултације са подносиоцем захтева, обим и садржај додатних информација, анализе ризика и захтеваних испитивања. Управљач инфраструктуре, након консултације са подносиоцем	0.1. 27.7	Дирекција ће са подносиоцем захтева одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних тестова на мрежи. Управљач је дужан да, након консултације са	Потпуно усклађено		

	захтева, предузима све како би обезбедио да се сва испитивања изврше у року од три месеца пошто је подносилац предао захтев. Ако је потребно, национално тело за безбедност предузима потребне мере како би се обавила испитивања.		подносиоцем захтева, обезбеди извршење тестова у року од три месеца од подношења захтева.			
23.7	Сви захтеви за дозволу за коришћење достављени у складу с овим чланом подлежу одлуци националног тела за безбедност, коју је потребно донети што пре, а најкасније:	0.1. 27.8	Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 2. овог члана:	Потпуно усклађено		
23.7.1	(а) два месеца након по достављању документације наведене у ставу 3;	0.1. 27.8.1	два месеца након достављања докумената из става 4. овог члана;	Потпуно усклађено		
23.7.2	(б) по могућности, месец дана по подношењу свих додатних информација које је тражило национално тело за безбедност;	0.1. 27.8.2	месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.	Потпуно усклађено		
23.7.3	(в) по могућности, месец дана по подношењу резултата свих испитивања која је затражило национално тело за безбедност.	0.1. 27.8.2	месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.	Потпуно усклађено		

24.1	Овај члан се примењује на возила која нису усаглашена са свим одговарајућим ТСИ важећим у тренутку њиховог пуштања у саобраћај, укључујући и возила за која важе одступања, или где значајан део основних захтева није наведен у једној или више ТСИ.	0.1. 28.1	Дирекција издаје дозволу за коришћење структурних подсистема који нису усаглашени са релевантним ТСИ важећим у тренутку њиховог пуштања у рад, укључујући и подсистеме за које важе одступања, или где значајан део основних захтева није наведен у једној или више ТСИ, ако су испуњени следећи услови: 1) подсистеми СУ усклађени са националним железничким техничким прописима и српским и гранским стандардима из области железничког саобраћаја, односно UIC прописима и европским нормама уколико за неки подсистем не постоје национални железнички технички прописи и стандарди; 2) подсистеми	Потпуно усклађено		
------	---	--------------	---	-------------------	--	--

			испуњавају основне захтеве који се на њих односе; 3) приложена је документација о спроведеном поступку верификације структурних подсистема.			
24.2.1	Прву дозволу додељује национално тело за безбедност на следећи начин:	0.1. 29.1	Дозволу за коришћење возила која се региструју у Републици Србији и на која се примењују одредбе члана 11. став 2. овог закона издаје Дирекција, ако је подносилац захтева приложио:	Потпуно усклађено		
24.2.1.1	- за техничке аспекте које обухвата ТСИ, ако постоји, примењује се „Е3” поступак верификације,	0.1. 29.1.1	декларацију о усаглашености са одобреним типом возила;	Потпуно усклађено		
24.2.1.2	- за друге техничке аспекте, примењују се национални прописи пријављени у складу са чланом 17(3) ове директиве и чланом 8. Директиве 2004/49/ЕЗ.	0.1. 29.1.2	документацију о изведеном поступку верификације свих структурних подсистема возила у складу са чланом 19. овог закона у односу на	Потпуно усклађено		

			техничке захтеве ТСИ (ако исти постоје) и у односу на техничке захтеве националних железничких техничких прописа.			
24.2.2	Ова прва дозвола важи само на мрежи државе чланице која је издала.	0.1. 28.2	Дозвола из става 1. овог члана, која се односи на возила важи само на мрежи Републике Србије.	Потпуно усклађено		
25.1	У случају возила која су одобрена за пуштање у саобраћај у једној држави чланици у складу с чланом 21(12) или чланом 24, друге државе чланице могу одлучити у складу са овим чланом да ли су на њиховом подручју потребна додатна одобравања за пуштање у саобраћај.	0.1. 30.1.	Возила која су одобрена за коришћење у другим државама, а која нису усаглашена са ТСИ, морају имати додатну дозволу за коришћење у Републици Србији. Додатну дозволу издаје Дирекција на начин из члана 22. став 1. овог закона.	Потпуно усклађено		
25.2	Подносилац захтева доставља националном телу за	0.1.	Подносилац захтева за издавање дозволе из	Потпуно усклађено		

	безбедност техничку документацију о возилу или типу возила, заједно с подацима о планираном коришћењу на мрежи. Та документација мора садржавати следеће информације:	30.3.	става 1. овог члана доставља Дирекцији техничку документацију о возилу заједно са подацима о планираном коришћењу на мрежи Републике Србије.			
		30.4.	Документација из става 3. овог члана садржи:			
25.2.1	документоване доказе да је коришћење возила одобрено у другој држави чланици, заједно са документацијом о примењеном поступку да би се показало да возило задовољава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о одступањима коришћеним или одобреним у складу с чланом 9;	0.1. 30.4.1	доказе да је коришћење возила одобрено у држави где је регистровано заједно са документацијом о примењеном поступку да би се показало да возило задовољава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о коришћеним или одобреним одступањима	Потпуно усклађено		

25.2.2	техничке податке, програм одржавања и експлоатационе карактеристике. То укључује, у случају возила опремљених снимачима података, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене, како је предвиђено чланом 20(2) (в) Директиве 2004/49/ЕЗ;	0.1. 30.4.2	техничке податке, програм одржавања и експлоатационе карактеристике, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене;	Потпуно усклађено		
25.2.3	записнике који показују историју експлоатације и одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након одобравања;	0.1. 30.4.3	евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;	Потпуно усклађено		
25.2.4	доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и слободни профил, максимално допуштено осовинско оптерећење и друга	0.1. 30.4.4	доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину	Потпуно усклађено		

	ограничења мреже.		колосека и профиле, максималну допуштenu масу по осовини и друга ограничења мреже.			
25.3	Национална тела за безбедност не смеју доводити у питање информације наведене у ставу 2(а) и (б), осим ако могу доказати, не доводећи у питање члан 16, постојање значајног ризика за безбедност. По усвајању референтног документа наведеног у члану 27, надлежно тело за безбедност не може се у том погледу позивати на било који пропис из групе А наведен у том документу.	0.1. 30.6	Докази из става 4. тач. 1) и 2) овог члана могу се оспорити једино ако Дирекција докаже постојање значајног ризика за безбедност.	Делимично усклађено	Друга реченица се не преноси зато што у овом тренутку референтни документ није меродаван за Србију. Документ ће постати меродаван када Србија постане чланица ЕУ	
25.4.1	Национално тело за безбедност може захтевати додатне информације, анализу ризика у складу са чланом 6(3) Директиве 2004/49/ЕЗ или испитивања на мрежи како би се проверило да ли су информације наведене у ставу 2(в) и (г) овог члана у складу са важећим националним прописима, који су пријављени Комисији на	0.1. 30.7	Дирекција може захтевати додатне информације, анализе ризика или спровођење тестова на мрежи како би се проверило да ли је документација из става 4. тач. 3) и 4) овог члана у складу са важећим националним железничким техничким прописима.	Потпуно усклађено		

	основу члана 8. Директиве 2004/49/ЕЗ или члана 17. ове директиве. Међутим, по усвајању референтног документа наведеног у члану 27. ове Директиве, национално тело за безбедност може вршити такву проверу само на основу националних прописа везаних за групу Б или В у том документу.					
25.4.2	Национално тело за безбедност дефинише, након консултација са подносиоцем захтева, обим и садржај додатних информација, анализе ризика и потребних испитивања. Управљач инфраструктуре, после консултација са подносиоцем захтева, предузима све како би осигурао да се сва испитивања изврше у року од три месеца пошто је подносилац предао захтев. Ако је потребно, тело надлежно за безбедност предузима потребне мере како би се обавила испитивања.	0.1. 30.8	Дирекција ће, након консултације са подносиоцем захтева, одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних тестова. Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење тестова у року од три месеца од подношења захтева.	Потпуно усклађено		
25.5.	Сви захтеви за дозволе за коришћење достављени у складу са овим чланом	0.1. 30.9	Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 1. овог члана:	Потпуно усклађено		

	подлежу одлуци националног тела за безбедност, коју је потребно донети што пре, а најкасније:					
25.5.1	четири месеца по достављању техничке документације наведене у ставу 2;	0.1. 30.9.1	четири месеца након достављања докумената из става 4. овог члана;	Потпуно усклађено		
25.5.2	по могућности, два месеца по подношењу додатних података или анализе ризика коју је тражило национално тело за безбедност у складу са ставом 4;	0.1. 30.9.2	два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.	Потпуно усклађено		
25.5.3	по могућности, два месеца по подношењу резултата испитивања која је тражило национално тело за безбедност, у складу са ставом 4.	0.1. 30.9.2	два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.	Потпуно усклађено		
26.1	Државе чланице могу додељивати дозволе за типове возила.	0.1. 23.2	Дозволу за тип возила издаје Дирекција на прописаном обрасцу.	Потпуно усклађено		
26.2.	Међутим, ако државе чланице одобре возило истовремено одобравају и тип возила.			Дискрециона одредба		Ово није транспоновано јер у члану 23. Закона прописано је да се прво издаје тип дозвола, а затим индивидуална дозвола. Такође, Директива у члану 26.1. оставља могућност

						државама чланицама да одобрава тип возила
26.3.	<p>Возило које је у складу са већ одобреним типом возила у држави чланици одобрава та држава чланица на основу декларације о усаглашености са тим типом возила коју је поднео подносилац захтева, без додатних провера. Међутим, ако су се промениле релевантне одредбе у ТСИ и националним прописима на основу којих је тај тип возила одобрен, државе чланице одлучују да ли још увек важи издате дозволе за тип или их треба обновити. Критеријуми које проверава национално тело за безбедност у случају обнављања дозволе за тип могу се односити само на промењене прописе. Обнављање дозволе за тип не утиче на дозволе за возила која су издате на основу претходно одобрених типова.</p>	0.1. 23.7	<p>Возила која одговарају одобреном типу морају добити појединачне дозволе за коришћење које се издају на основу спроведеног поступка којим се верификује припадност одобреном типу и декларације о усаглашености са одобреним типом возила.</p>	Потпуно усклађено		
26.4	<p>Комисија је дужна да до 19. јула 2009. усвоји модел декларације о усаглашености са типом на основу нацрта који је припремила Агенција и у</p>	23.12.	<p>Поступак издавања дозволе за тип возила, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за</p>	Делимично усклађено	Ова одредба односи се на Комисију Подзаконским актом из члана	

	складу са регулаторним поступком наведеним у члану 29(3).		тип возила, садржину и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржину и образац дозволе за тип возила прописује Дирекција.		23. Став 12. Биће потпуно усклађено	
26.5.	Декларација о усаглашености са типом утврђује се: (а) за возила усаглашена са ТСИ, у складу с поступцима верификације у релевантним ТСИ; (б) за возила која нису усаглашена са ТСИ, у складу са поступцима верификације како је дефинисано у модулима D или E Одлуке 93/465/ЕЕЗ. По потреби, Комисија може усвојити ad hoc поступак верификације, у складу са регулаторним поступком наведеним у члану 29(3).	23.12.	Поступак издавања дозволе за тип возила, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за тип возила, садржину и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржину и образац дозволе за тип возила прописује Дирекција.	Делимично усклађено	Ова одредба односи се на Комисију. Подзаконским актом из члана 23. Став 12. Биће потпуно усклађено	
26.6.	Подносилац захтева може затражити одобравање типа возила у неколико држава чланица истовремено. У том случају, национална тела за безбедност сарађују у циљу	0.1. 23.11	Ако подносилац захтева тражи дозволу за тип возила и у другим државама Дирекција сарађује са телима којима су поверени	Потпуно усклађено		

	поједностављења поступка и смањења административних напора.		послови везани за безбедност на железници тих држава у циљу поједностављења поступка и смањења административних послова.			
26.7.	Дозволе за тип возила уписују се у европски регистар одобрених типова возила наведен у члану 34. У регистру је наведено у којој држави чланици или државама чланицама је одобрен неки тип возила.	0.1. 35.	ОТИФ и Европска железничка агенција воде регистар типова возила одобрених у државама чланицама. Дирекција доставља Генералном секретару ОТИФ и Европској железничкој агенцији податке о свим одобреним типовима возила у Републици Србији.	Потпуно усклађено		
27	Класификација националних прописа			Непреносиво	Овај члан односи се на Комисију и Агенцију	
28.1	Државе чланице пријављују Комисији и другим државама чланицама тела надлежна за спровођење поступка оцене усаглашености или погодности за употребу наведеног у члану 13. и поступка верификације наведеног у члану 18, наводећи			Непреносиво	Одредба се односи на процедуру сарадње државе чланице и Комисије.	

	обим акредитације сваког тела и идентификационе бројеве унапред добијене од Комисије. Комисија у Службеном листу Европске заједнице објављује списак тела, њихове идентификационе бројеве и обиме акредитације и стално ажурира тај списак.					
28.2	Државе чланице при оцењивању тела за пријаву примењују критеријуме наведене у Прилогу VIII. Сматра се да тела која испуњавају критеријуме за оцену предвиђене у меродавним европским стандардима испуњавају наведене критеријуме.			Делимично усклађено	Биће пренесено на нивоу подзаконског акта из члана 19.	
28.3	Држава чланица одузима одобрење телу које више не испуњава критеријуме наведене у Прилогу VIII. О томе одмах обавештава Комисију и друге државе чланице.			Делимично усклађено	Биће пренесено на нивоу подзаконског акта из члана 19.	
28.4	Ако држава чланица или Комисија сматрају да тело које је пријавила друга држава чланица не испуњава критеријуме наведене у	0.1. 19.18.	Ако држава чланица Европске уније или Европска Комисија сматрају да тело које је пријавила друга држава	Потпуно усклађено		

	Прилогу VIII, Комисија се консултује са заинтересованим странама. Комисија обавештава другу државу чланицу о свим потребним променама како би пријављено тело задржало статус који му је поверен.		чланица не испуњава прописане критеријуме, Европска Комисија ће консултовати заинтересоване стране. Европска Комисија обавештава другу државу чланицу о свим потребним променама које су неопходне како би пријављено тело задржало статус који му је додељен.			
28.5.	Комисија успоставља координациону групу пријављених тела (у даљем тексту Координациона група) која ће расправљати о свим питањима везаним за примену поступака за оцену усаглашености или погодности за употребу наведених у члану 13. и поступка верификације наведен у члану 18, или за примену одговарајућих ТСИ. Представници држава чланица могу учествовати у раду Координационе групе као посматрачи. Комисија и посматрачи обавештавају одбор поменут у			Непреносиво	Ова одредба односи се на Комисију	

	члану 29. о пословима извршеним у оквиру Координационе групе. Комисија, по потреби, предлаже мере потребне за решавање проблема. По могућности, координација пријављених тела се спроводи у складу са чланом 30(4).					
28.6.	У првом од извештаја наведених у члану 39. такође се оцењује спровођење критеријума наведених у Прилогу VIII. и, по потреби, предлажу одговарајуће мере.			Непреносиво	Ова одредба односи се на Комисију	
29-31	Начин рада Одбора Додатни задаци Програм рада			Непреносиво	Ови чланови односе се на Комисију и Одбор	
32.1	Свако возило пуштено у саобраћај у железничком систему Заједнице мора носити европски број возила (EVN) додељен приликом издавања прве дозволе за коришћење.			Потпуно усклађено	Ова одредба је садржана у подзаконском акту на основу члана 22. став 8.	Ова обавеза проистиче из COTIF (потпуно хармонизована са прописима ЕУ)
32.2	Подносилац захтева за прво одобрење одговоран је за означавање дотичног возила бројем који му је додељен.	0.1. 26.3	Подносилац захтева за издавање дозволе за коришћење одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен.	Потпуно усклађено		

		29.3	Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен.			
32.3	Европски број возила се ближе одређује у ТСИ о експлоатацији и управљању саобраћајем.			Потпуно усклађено		EIN је дефинисан у документу OTIF NVR који се примењује директно и потпуно је хармонизован са прописом ЕУ
32.4	Возилу се само једном додељује европски број возила, ако у ТСИ о експлоатацији и управљању саобраћајем није другачије прописано.			Потпуно усклађено		EIN је дефинисан у документу OTIF NVR који се примењује директно и потпуно је хармонизован са прописом ЕУ
32.5	Без обзира на став 1, у случају возила која саобраћају или којима ће се саобраћати из трећих земаља или у треће земље, у којима је ширина колосека другачија од ширине колосека главне железничке мреже у Заједници, државе чланице могу прихватити возила јасно идентификована у складу са другачијим системом ознака.			Непреносиво	Небитно за систем железнице у Републици Србији пошто се ширина колосека у Републици Србији не разликује од ширине колосека главне железничке мреже у Заједници.	
33.1	Свака држава чланица води	0.1.	Дирекција води	Потпуно		

	регистар возила одобрених за њену територију. Тај регистар мора испуњавати следеће критеријуме:	34.1	Национални регистар железничких возила.	усклађено		
33.1.1	мора бити у складу са заједничким спецификацијама наведеним у ставу 2;			Потпуно усклађено		Све везано за Национални регистар возила базира се на ОТИФ пропису Национални регистар возила који је у потпуности хармонизован са одлукама 2007/756/ЕЗ и 2011/107/ЕУ. Закон о потврђивању протокола од 3. јуна 1999. Године о изменама конвенције о међународним железничким превозима (СОТИФ) од 9. маја 1980. године (протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (СОТИФ) од 9. маја 1980. године у верзији на основу протокола о изменама од 3. јуна 1999. године (Сл. Гласник РС бр. 102/07, Сл. гласник РС- Међународни уговори бр.1/10, 2/13-Др. Пропис
33.1.2	мора га ажурирати тело независно од било ког	0.1. 34.1	Дирекција води Национални регистар	Потпуно усклађено		

	железничког превозника;		железничких возила.			
33.1.3	мора бити доступан телима за безбедност и истражним телима именованим у чл. 16. и 21. Директиве 2004/49/ЕЗ; такође мора бити доступан, као одговор на било који легитиман захтев, регулаторним телима именованим у члану 30. Директиве 2001/14/ЕЗ, Агенцији, железничком превозницима и управљачима инфраструктуре, као и особама или организацијама које врше регистрацију возила или су идентификоване у регистру.			Потпуно усклађено		Приступна права су прописана у документу OTIF NVR који је у потпуности хармонизован са прописима ЕУ.
33.2	Заједничке спецификације за регистар усвајају се у складу са регулаторним поступком наведеним у члану 29(3) и на основу нацрта спецификација које припрема Агенција. Нацрти спецификација треба да обухвате садржај, формат података, функционалну и техничку архитектуру, начин рада, укључујући слоге за размену података, као и правила за унос података и њихово претраживање. За свако возило, регистар садржи			Непреносиво	Ова одредба односи се на Агенцију	

	<p>следеће информације:</p> <p>(а) EVN;</p> <p>(б) упућивање на „ЕЗ” декларацију о верификацији и лице које је издало;</p> <p>(в) упућивање на европски регистар одобрених типова возила наведен у члану 34;</p> <p>(г) податке о власнику возила и имаоцу;</p> <p>(д) ограничења везана за начин коришћења возила;</p> <p>(ђ) лице задужено за одржавање.</p>					
33.3	Власник регистрације пријављује властима свих држава чланица у којима је возило одобрено све измене података унетих у национални регистар возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила.	0.1. 34.6	Ималац возила без одлагања пријављује Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила.	Потпуно усклађено		
33.4	Све док национални регистри возила држава чланица нису међусобно повезани, свака држава чланица ажурира свој			Неусклађено	Није пренесено зато што према новом документу OTIF NVR	

	регистар са изменама које је извршила друга држава чланица у сопственом регистру, с обзиром на податке који се на њу односе.				(заснованом на Одлуци 2011/107) сви национални регистри возила треба да буду повезани са Виртуелним регистром возила (у ERA) до краја 2011.	
33.5	У случају возила први пут пуштених у саобраћај у трећој земљи и одобрених за коришћење у држави чланици на њеном подручју, та држава чланица обезбеђује да се подацима наведеним у ставу 2(г) до (ђ) може приступити посредством националног регистра возила. Подаци наведени у ставу 2(ђ) могу се заменити подацима везаним за план одржавања који су кључни за безбедност.			Потпуно усклађено		Иста одредба постоји у документу OTIF NVR.
34	Европски регистар одобрених типова возила			Непреносиво	Овај члан односи се на Агенцију	
35.1	Свака држава чланица обезбеђује објављивање и ажурирање регистра инфраструктуре на основу	0.1. 36.1	Дирекција води и објављује Регистар инфраструктуре.	Потпуно усклађено	.	

	периода ревизије наведених у ставу 2. Тај регистар садржи главне карактеристике сваког подсистема или дела подсистема (нпр. основне параметре) и њихову повезаност са карактеристикама наведеним у ТСИ које се примењују. У ту сврху, свака ТСИ прецизно назначавача које се информације укључују у регистар инфраструктуре.	36.2 36.3	Регистар инфраструктуре садржи главне карактеристике сваког подсистема или дела подсистема (нпр. основне параметре) и њихову повезаност са карактеристикама наведеним у одговарајућим ТСИ. ТСИ прописује податке које мора да садржи Регистар инфраструктуре.			
35.2	Агенција ради нацрте спецификација о регистру везано за његов изглед и формат, период ревизије и упутства за коришћење, узимајући у обзир одговарајуће прелазно раздобље за инфраструктуру пуштenu у рад пре ступања на снагу ове директиве. Комисија усваја спецификације у складу са регулаторним поступком наведеним у члану 29(3).			Непреносиво	Овај члан односи се на Агенцију и Комисију	
36.	Нацрт референтних система			Непреносиво	Овај члан односи се на Агенцију	
37	Свака одлука донесена на	0.1.	Неусаглашеност	Потпуно		

	основу ове директиве и везана за оцену усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности, проверавање подсистема који чине железнички систем или било која одлука донесена на основу чл. 7, 12, 14. и 19. мора да садржи подробно образложење разлога на којима је заснована. Одлука треба да се што је могуће пре пријави заинтересованој страни, заједно са навођењем правних средстава расположивих у оквиру важећег законодавства дотичне државе чланице и дозвољеним роковима спровођења таквих правних средстава.	17 21	чинилица интероперабилности са ТСИ Неусклађеност подсистема са основним захтевима	усклађено		
38	Спровођење			Непреносиво	Прелазне и завршне одредбе	
39	Извештаји и информације			Непреносиво	Овај члан односи се на Комисију и Агенцију	
40	Укидање			Непреносиво	Прелазне и завршне одредбе	
41	Ступање на снагу			Непреносиво	Прелазне и завршне одредбе	
42	Насловљено			Непреносиво	Прелазне и	

					завршне одредбе	
a1.1.1.1	Мрежа трансевропског конвенционалног железничког система је мрежа на конвенционалним пругама трансевропске транспортне мреже, у складу са Одлуком бр. 1692/96/ЕЗ.			Непреносиво	Одлука 1692/96/ЕЗ не укључује Републику Србију	
a1.1.1.2	У смислу ове директиве, та мрежа може да се подели на следеће категорије: - железничке пруге предвиђене за превоз путника, - железничке пруге предвиђене за мешовити саобраћај (превоз путника и превоз робе), - железничке пруге посебно пројектоване или унапређене за превоз робе, - чворове за путнички саобраћај, - чворове за теретни саобраћај, укључујући и интермодалне терминале, - железничке пруге које спајају наведене пруге.	0.1. 4.2	Железничку мрежу (у даљем тексту: мрежа) конвенционалног железничког система чине: 1) железничке пруге намењене за превоз путника; 2) железничке пруге намењене за мешовити превоз (превоз путника и превоз робе); 3) железничке пруге намењене за превоз робе; 4) чворови за превоз путника; 5) чворови за превоз робе, укључујући и терминале за комбиновани транспорт; 6) железничке пруге које спајају пруге и	Потпуно усклађено		

			чворове из тач. 1) - 5) овог става.			
a1.1.1.3	Ова мрежа укључује системе за управљање саобраћајем, за праћење и навигацију, техничка постројења за обраду података и телекомуникације намењене превозу путника и робе на веће удаљености, како би се обезбедила безбедна и складна експлоатација мреже као и ефикасно управљање саобраћајем.	0.1. 4.3 4.4.	Мрежа из става 2. овог члана укључује управљање саобраћајем; системе за праћење и навигацију; уређаје за обраду података и телекомуникационе системе. Системи и уређаји из става 3. овог члана намењени су за превоз путника и робе на већој удаљености, у циљу безбедног и усклађеног коришћења мреже, као и ефикасног управљања саобраћајем.	Потпуно усклађено		
a1.1.2.	У трансевропски конвенционални железнички систем спадају сва возила која би могла да саобраћају на целој трансевропској конвенционалној железничкој мрежи, или на њеном делу, укључујући: - возове са сопственим погоном са СУС или електро моторима, - вучна возила СУС моторима	0.1. 4.5	Конвенционални железнички систем укључује сва железничка возила (у даљем тексту: возила) која саобраћају на конвенционалној железничкој мрежи или на њеном делу.	Потпуно усклађено		

	или електрична вучна возила, - путничка кола, - теретна кола, укључујући возила пројектована за превоз камиона.					
a1.2.1.1.	Мрежа трансевропског железничког система великих брзина је она која се састоји од пруга великих брзина транс- европске мреже описане у Одлуци бр. 1692/96/ЕЗ.			Непреносиво	Одлука 1692/96/ЕЗ не укључује Републику Србију	
a1.2.1.2	Железничке пруге за велике брзине обухватају: - посебно изграђене железничке пруге за велике брзине опремљене за брзине углавном једнаке или веће од 250 km/h, - посебно унапређене железничке пруге за велике брзине опремљене за брзине око 200 km/h, - посебно унапређене железничке пруге за велике брзине с посебним карактеристикама услед топографских, рељефних или урбанистичких ограничења, на којима брзина мора бити прилагођена сваком	0.1. 5.1	Мрежу железничког система великих брзина чине: 1) посебно изграђене железничке пруге опремљене за брзине једнаке или веће од 250 km/h; 2) посебно унапређене железничке пруге опремљене за брзине око 200 km/h; 3) посебно унапређене железничке пруге за велике брзине са посебним техничким карактеристикама, на којима брзина мора бити прилагођена услед	Потпуно усклађено		

	појединачном случају. Ова категорија такође укључује пруге које спајају мреже железничког система великих брзина и конвенционалне мреже, железничке пруге на подручју станица, прикључне железничке пруге за терминале, депое, итд. којима возови за велике брзине возе брзинама конвенционалних возова.		топографских, рељефних или урбанистичких ограничења. Ова категорија такође укључује железничке пруге које спајају мреже железничког система великих брзина и конвенционалне мреже, железничке пруге на подручју службених места (у даљем тексту: службено место), прикључне железничке пруге за терминале, депое, и сл. на којима возови за велике брзине саобраћају брзинама конвенционалних возова.			
a1.2.1.3	Ова мрежа укључује системе за управљање саобраћајем, за праћење и навигацију, техничка постројења за обраду података и телекомуникације, намењене да обезбеде безбедну и складну експлоатацију мреже као и ефикасно управљање саобраћајем.	0.1. 5.2 5.3	Мрежа из става 1. овог члана укључује управљање саобраћајем; системе за праћење и навигацију; уређаје за обраду података и телекомуникационе системе. Системи и постројења	Потпуно усклађено		

			из става 2. овог члана намењени су за безбедно и усклађено коришћење мреже, као и ефикасно управљање саобраћајем.			
a1.2.2.1	<p>Трансевропски железнички систем великих брзина обухвата возила која су предвиђена да возе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - или брзинама од најмање 250 km/h по пругама посебно изграђеним за велике брзине, а при одговарајућим условима и брзинама већим од 300 km/h, - или брзинама реда 200 km/h по пругама из одељка 2.1 уколико је то у складу с карактеристикама тих пруга. 	<p>0.1. 5.4</p>	<p>Железнички систем великих брзина обухвата возила за велике брзине која су пројектована да саобраћају:</p> <p>1) брзинама од најмање 250 km/h по железничким пругама посебно изграђеним за велике брзине, а при одговарајућим условима и брзинама већим од 300 km/h;</p> <p>2) брзинама око 200 km/h по железничким пругама из члана 4. став 2. овог закона, када су у складу са техничким карактеристикама тих железничких пруга.</p>	Потпуно усклађено		
a1.2.2.2	Поред тога возила, која су предвиђена за максималне брзине мање од 200 km/h и која	<p>0.1. 5.5</p>	Возила која су предвиђена за максималне брзине	Потпуно усклађено		

	ће, по свој прилици, саобраћати на целој или делу мреже трансевропског железничког система великих брзина, када су у складу са карактеристикама те мреже, морају да испуњавају захтеве који гарантују њихову безбедну експлоатацију на тој мрежи. У ту сврху, у ТСИ за конвенционална возила морају такође да се наведу захтеви за безбедну експлоатацију конвенционалних возила на мрежама великих брзина.		мање од 200 km/h и која саобраћају на целој или делу мреже железничког система великих брзина, када су у складу са карактеристикама те мреже, морају да испуњавају захтеве који гарантују њихово безбедно коришћење на тој мрежи.			
a.1.3	Усклађеност железничког система	01 22.3	Пре издавања дозволе за коришћење структурних подсистема Дирекција проверава: 1) техничку усклађеност ових подсистема са железничким системом у који се интегришу;	Потпуно усклађено		

a1.4	Проширење подручја примене			Непреносиво	Одлука 1692/96/ЕЗ не укључује Републику Србију	
a2.1	<p>За потребе ове директиве железнички систем може се поделити на следеће подсистеме:</p> <p>(а) структурна подручја:</p> <ul style="list-style-type: none"> - инфраструктура, - енергија, - контрола, управљање и сигнализација, пружни део - контрола, управљање и сигнализација, део на возилу, - железничка возила; <p>(б) функционална подручја:</p> <ul style="list-style-type: none"> - експлоатација и управљање саобраћајем, - одржавање, - телематске апликације за услуге у превозу путника и робе. 	<p>0.1.</p> <p>6.1</p> <p>6.2.</p>	<p>Железничке системе из чл. 4. и 5. овог закона чине структурни и функционални подсистеми.</p> <p>Структурни подсистеми су:</p> <p>1) подсистем инфраструктура – железнички колосеци, скретнице, објекти на прузи (мостови, тунели и сл.) и припадајућа инфраструктура у службеним местима (перони, подручја приступа, укључујући и делове намењене лицима са смањеном покретљивошћу и сл.);</p> <p>2) подсистем енергија – уређаји намењени напајању електричном</p>	Потпуно усклађено		

			<p>енергијом, укључујући контактну мрежу и опрему за мерење потрошње електричне енергије на возилу;</p> <p>3) подсистем контрола, управљање и сигнализација – пружни део – сва опрема постављена дуж железничке пруге која је намењена за осигурање безбедности и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;</p> <p>4) подсистем контрола, управљање и сигнализација – део на возилима – опрема на возилу намењена за осигурање безбедности и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;</p> <p>5) подсистем железничка возила – структура, управљачки и надзорни системи возне опреме, одузимачи</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		6.3.	<p>струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и вешање, врата, интерфејс човек/машина (возно особље и путници, укључујући и потребе лица са смањеном покретљивошћу), пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за здравље путника и возног особља.</p> <p>Функционални подсистеми су:</p> <p>1) подсистем регулисање и управљање саобраћајем – поступци и додатна опрема која омогућава усклађени рад разних структурних подсистема у току нормалног или отежаног рада, укључујући састављање возова, вожњу возова,</p>			
--	--	------	---	--	--	--

			<p>планирање и управљање саобраћајем, као и стручна оспособљеност која се може захтевати за извршавање услуга у прекограничном саобраћају;</p> <p>2) подсистем одржавања – поступци, додатна опрема, радионице за одржавање и залихе резервних делова које омогућавају обавезне поправке и превентивно одржавање ради обезбеђења интероперабилности железничког система и његове ефикасности;</p> <p>3) подсистем телематске апликације за превоз путника и робе:</p> <p>(1) апликације за превоз путника, укључујући системе који путницима пружају информације пре и у току вожње, системе за резервације и плаћање, системе за управљање пртљагом и управљање везама између железнице и</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>других видова саобраћаја, (2) апликације за превоз робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену), ранжирне системе и системе усмеравања возова, системе резервације, плаћања и фактурисања, управљање везама са другим видовима саобраћаја и израду електронских пратећих докумената.</p>			
a2.2	<p>Агенција приликом израде предлога одговарајућег ТСИ за сваки подсистем или део подсистема саставља списак чинилаца и аспеката интероперабилности. Не доводећи у питање избор аспеката и чинилаца интероперабилности или</p>			Непреносиво	Ова одредба односи се на Агенцију	

	редослед којим ће они постати предмет ТСИ, подсистеми, између осталог, обухватају следеће:					
a2.2.1	<i>Инфраструктура</i> Шине, скретнице, грађевински објекти (мостови, тунели итд), припадајућа инфраструктура на станицама (перони, приступне зоне, укључујући потребе особа смањене покретљивости итд), безбедносна и заштитна опрема.	0.1. 6.2.1	1) подсистем инфраструктура - железнички колосеци, скретнице, објекти на прузи (мостови, тунели и сл.) и припадајућа инфраструктура у службеним местима (перони, подручја приступа, укључујући и делове намењене лицима са смањеном покретљивошћу и сл);	Потпуно усклађено		
a2.2.2	<i>Енергија</i> Систем електрификације, укључујући контактну мрежу и уређаје за мерење потрошње електричне енергије који се налазе у возилу.	0.1. 6.2.2	2) подсистем енергија - уређаји намењени напајању електричном енергијом, укључујући контактну мрежу и опрему за мерење потрошње електричне енергије на возилу;	Потпуно усклађено		
a2.2.3	<i>Контрола, управљање и сигнализација - пружни део</i> Сва опрема дуж пруге потребна за осигурање безбедности, управљање и	0.1. 6.2.3	3) подсистем контрола, управљање и сигнализација - пружни	Потпуно усклађено		

	контролу саобраћаја возова који су одобрени за саобраћај на мрежи.		део - сва опрема постављена дуж железничке пруге која је намењена за осигурање безбедности и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;			
a2.2.4	<i>Контрола, управљање и сигнализација - део на возилу</i> Сва опрема на возилу потребна за осигурање безбедности, управљање и контрола саобраћаја возова који су одобрени за саобраћај на мрежи.	0.1. 6.2.4	4) подсистем контрола, управљање и сигнализација - део на возилима - опрема на возилу намењена за осигурање безбедности и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;	Потпуно усклађено		
a2.2.5	<i>Експлоатација и управљање саобраћајем</i> Поступци и пратећа опрема који омогућују складан рад различитих структурних подсистема, како током нормалног, тако и током отежаног начина рада, укључујући посебно састављање и вожњу возова, планирање и управљање саобраћајем. Професионалне квалификације за обављање	0.1. 6.3.1	1) подсистем регулисање и управљање саобраћајем - поступци и додатна опрема која омогућава усклађени рад разних структурних подсистема у току нормалног или отежаног рада, укључујући састављање	Потпуно усклађено		

	међународних саобраћајних услуга.		возова, вожњу возова, планирање и управљање саобраћајем, као и стручна оспособљеност која се може захтевати за извршавање услуга у прекограничном саобраћају;			
a2.2.6	<p><i>Телематске апликације</i></p> <p>У складу с Прилогом I, овај подсистем обухвата два дела:</p> <p>(а) апликације за услуге у превозу путника, укључујући системе који путницима пружају информације пре и током путовања, системе резервација и плаћања, управљање пртљагом и управљање везама између возова и железнице с другим видовима транспорта;</p> <p>(б) апликације за услуге у превозу робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену), системе ранжирања и састављања возова, системе резервација, плаћања и фактурисања, управљање везама с другим видовима транспорта и израду</p>	<p>0.1.</p> <p>6.3.3.</p>	<p>3) подсистем телематске апликације за превоз путника и робе:</p> <p>(1) апликације за превоз путника, укључујући системе који путницима пружају информације пре и у току вожње, системе за резервације и плаћање, системе за управљање пртљагом и управљање везама између железнице и других видова саобраћаја,</p> <p>(2) апликације за превоз робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену),</p>	Потпуно усклађено		

	електронских спроводних докумената.		ранжирне системе и системе усмеравања возова, системе резервације, плаћања и фактурисања, управљање везама са другим видовима саобраћаја и израду електронских пратећих докумената.			
a2.2.7	<p><i>Железничка возила</i></p> <p>Структура, систем контроле и управљања за све уређаје на возу, одузимачи струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за кочење, квачење и трчање (обртна постоља, осовине итд) и вешање, врата, интерфејси човек-машина (машиновођа, особље у возу и путници, укључујући потребе особа смањене покретљивости), пасивни или активни безбедносни уређаји и предмети потребни за здравље путника и особља у возу.</p>	<p>0.1.</p> <p>6.2.5</p>	<p>5) подсистем железничка возила - структура, управљачки и надзорни системи возне опреме, одузимачи струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и вешање, врата, интерфејс човек/машина (возно особље и путници, укључујући и потребе лица са смањеном покретљивошћу), пасивни и активни</p>	Потпуно усклађено		

			безбедносни уређаји и средства потребна за здравље путника и возног особља.			
a2.2.8	<i>Одржавање</i> Поступци, припадајућа опрема, логистички центри за послове одржавања и резерве које омогућавају обавезне радове на превентивном одржавању и поправкама, како би се осигурала интероперабилност железничког система и гарантовале захтеване перформансе.	0.1. 6.3.2	2) подсистем одржавање - поступци, додатна опрема, радионице за одржавање и залихе резервних делова које омогућавају обавезне поправке и превентивно одржавање ради обезбеђења интероперабилности железничког система и његове ефикасности;	Потпуно усклађено		
a3.1.1.1	<i>Безбедност</i> Пројектовање, изградња или производња, одржавање и надзор компоненти битних за безбедност, а посебно компоненти укључених у кретање воза, морају гарантовати безбедност на нивоу који одговара циљевима постављеним за мрежу, укључујући оне за посебне отежане ситуације.	0.1. 8.1. 8.2.1.1 8.2.1 8.2.1.1	Неопходни захтеви за обезбеђење интероперабилности обухватају опште и посебне захтеве. Општи захтеви које мора да испуни железнички систем су: 1) безбедност: (1) пројектовање, градња, одржавање и надзор компоненти	Потпуно усклађено		

			битних за безбедност, а посебно компоненти везаних за кретање воза, морају да осигурају безбедност на нивоу који одговара циљевима постављеним за мрежу, укључујући оне за отежане ситуације,			
a3.1.1.2	Параметри везани за контакт точак/шина морају задовољавати захтеве стабилности како би могло да се гарантује сигурно кретање највећом дозвољеном брзином. Параметри кочница морају гарантовати заустављање на одређеном зауставном путу при највећој дозвољеној брзини.	0.1. 8.2.1.2	(2)параметри везани за контакт точак/шина морају задовољавати захтеве стабилности који обезбеђују сигурно кретање највећом допуштеном брзином, параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој допуштеној брзини,	Потпуно усклађено		
a3.1.1.3	Коришћене компоненте морају током свог животног века издржати сва предвиђена нормална или гранична оптерећења. Погодним средствима мора да се обезбеди да се последице непредвиђених грешака одрже	0.1. 8.2.1.3	(3)коришћене компоненте морају током века употребе издржати сва предвиђена нормална или гранична	Потпуно усклађено		

	у одређеним границама.		оптерећења и погодним средствима мора да се обезбеди да се последице непредвиђених грешака одрже у одређеним границама,			
a3.1.1.4	Пројектовање стабилних постројења и железничких возила и избор употребљених материјала морају бити такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и последице ватре и дима.	0.1. 8.2.1.4	(4)пројектовање стабилних постројења и возила и избор употребљених материјала морају бити такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и последице ватре и дима,	Потпуно усклађено		
a3.1.1.5	Сваки уређај предвиђен да њиме рукују путници мора бити тако пројектован да се у случају коришћења на предвидив начин, макар и не у складу с датим упутствима, не наруши рад уређаја или здравље и безбедност путника.	0.1. 8.2.1.5	(5)сваки уређај предвиђен да се њиме рукује мора бити тако пројектован да се у случају коришћења на предвидив начин, макар и не у складу са датим упутствима, не наруши рад уређаја или здравље и безбедност лица која њиме рукују;	Потпуно усклађено		
a3.1.2.1	Поузданост и доступност	0.1.		Потпуно		

	Надзор и одржавање стабилних или покретних компоненти које су укључене у кретање воза морају да буду организовани, изведени и квантификовани тако да одрже њихов рад у предвиђеним условима.	8.2.2	2) поузданост и доступност - надзор и одржавање стабилних или покретних компоненти, које су укључене у кретање воза, морају да буду организовани, изведени и квантификовани тако да одрже њихов рад у предвиђеним условима;	усклађено		
a3.1.3.1.	<i>Здравље</i> Материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су у додиру с њима, не смеју да се користе у возовима и железничкој инфраструктури.	0.1. 8.2.3.	3) здравље - материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су у додиру са њима, не могу да се користе у возовима и на железничкој инфраструктури (у даљем тексту: инфраструктура) и морају да се бирају, распоређују и користе тако да се ограничи емисија штетног и опасног дима или гасова, посебно у	Потпуно усклађено		

			случају пожара;			
a3.1.3.2	Ти материјали морају да се бирају, обраде и користе тако да се ограничи емисија штетног и опасног дима или гасова, посебно у случају пожара.	0.1. 8.2.3.	3)здравље - материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су у додиру са њима, не могу да се користе у возовима и на железничкој инфраструктури (у даљем тексту: инфраструктура) и морају да се бирају, распоређују и користе тако да се ограничи емисија штетног и опасног дима или гасова, посебно у случају пожара;	Потпуно усклађено		
a3.1.4.1	<i>Заштита околине</i> Утицај који успостављање и експлоатација железничког система имају на околину морају се проценити и узети у обзир у фази пројектовања система, у складу с важећим законодавством Заједнице.	0.1. 8.2.4 8.2.4.1	4)заштита животне средине: (1)утицај који успостављање и експлоатација железничког система има на животну	Потпуно усклађено		

			средину мора се проценити и узети у обзир у фази пројектовања система, у складу са прописима којима се уређује процена утицаја на животну средину,			
a3.1.4.2	Материјали који се користе у возовима и на инфраструктури морају да спрече емисију дима или гасова који су штетни и опасни за околину, нарочито у случају пожара.	0.1. 8.2.4.2	(2)материјали који се користе у возовима и на инфраструктури морају да спрече емисију дима или гасова који су штетни и опасни за животну средину, нарочито у случају пожара,	Потпуно усклађено		
a3.1.4.3	Железничка возила и системи за напајање енергијом морају бити пројектовани и израђени на начин да буду електромагнетски компатибилни с постројењима, уређајима и комуналним мрежама, које би могли ометати.	0.1. 8.2.4.3	(3)возила и системи за напајање енергијом морају бити пројектовани и грађени на начин да буду електромагнетно компатибилни са постројењима, уређајима и мрежама комуналне инфраструктуре на које би могли да утичу,	Потпуно усклађено		
a3.1.4.4	пројектовање и експлоатација железничког система не сме	0.1. 8.2.4.4	(4)пројектовање и експлоатација	Потпуно усклађено		

	довести до недозвољеног нивоа буке у подручјима у близини железничке инфраструктуре нити у управљачници вучног возила,		железничког система не сме довести до недозвољеног нивоа буке у подручјима у близини железничке инфраструктуре нити у управљачници вучног возила,			
a3.1.4.5	Експлоатација железничког система не сме да проузрокује недозвољени ниво вибрација тла за активности и подручја у близини инфраструктуре, при нормалном одржавању.	0.1. 8.2.4.5	(5) експлоатација железничког система не сме да проузрокује недозвољени ниво вибрација тла за активности и подручја у близини инфраструктуре, при нормалном одржавању;	Потпуно усклађено		
a3.1.5.1	<i>Техничка усклађеност</i> Техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно и с карактеристикама возова који се користе у железничком систему. Ако се покаже да се усклађеност с тим карактеристикама на одређеним деловима мреже тешко постиже, могу да се уведу привремена решења која би у будућности обезбедила усклађеност.	0.1. 8.2.5	5) техничка усклађеност - техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно и са карактеристикама возова који се користе у железничком систему. Ако се утврди да се техничка усклађеност инфраструктуре и стабилних постројења са карактеристикама	Потпуно усклађено		

			возова који се користе у железничком систему на одређеним деловима мреже постиже уз велике тешкоће, могу да се уведу привремена решења којима се обезбеђује та усклађеност.			
a3.2.1.1	<p>Специфични захтеви за поједине подсистеме</p> <p><i>Инфраструктура</i></p> <p>Безбедност</p> <p>Морају да се предузму одговарајуће мере како би се спречио неовлашћен приступ или нежељен упад у постројења.</p> <p>Потребно је да се предузму мере како би се ограничила опасност којима су изложене особе, посебно при проласку возова кроз станице.</p> <p>Инфраструктура која је доступна јавности мора бити пројектована и изграђена на такав начин да се ограничи ризик за безбедност људи (стабилност, пожар, приступ, евакуација перони итд.).</p> <p>Потребно је да се донесу одговарајуће одредбе да би се</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.</p> <p>8.3.1</p>	<p>Посебни захтеви за поједине подсистеме су:</p> <p>1)Подсистем инфраструктура:</p> <p>(1) безбедност:</p> <p>- морају да се предузму одговарајуће мере упозорења на забрану неовлашћеног приступа постројењима,</p> <p>-потребно је да се предузму мере како би се смањила опасност којој су изложене особе, посебно при проласку возова кроз службена места,</p> <p>- инфраструктура која је доступна јавности мора бити пројектована и грађена на такав начин да се ограничи ризик за безбедност људи</p>	Потпуно усклађено		

	водило рачуна о посебним условима безбедности у врло дугачким тунелима и на вијадуктима.		(стабилност, пожар, приступ, евакуација, перони и сл.), - морају се применити мере за осигурање безбедности у дугачким тунелима и на мостовима;			
a3.2.2.1	<i>Енергија</i> Безбедност Експлоатација система за снабдевање енергијом не сме да наруши безбедност како возова, тако и људи (путника, оперативног особља, становника уз пругу и трећих лица).	0.1. 8.3.2 8.3.2.1	2)Подсистем енергија: (1)безбедност - експлоатација система за снабдевање енергијом не сме да наруши безбедност возова и људи (путника, оперативног особља, становника уз железничку пругу и трећих лица), перформанси и да код система за снабдевање електричном енергијом, буду усклађени са уређајима за одузимање енергије уграђеним на возове;	Потпуно усклађено		
a3.2.2.2	Заштита околине Рад система за снабдевање електричном или топлотном енергијом не сме да утиче на	0.1. 8.3.2.2	(2)заштита животне средине - рад система за	Потпуно усклађено		

	околину изнад утврђених граница.		снабдевање електричном или топлотном енергијом не сме да утиче на животну средину изнад утврђених граница,			
а3.2.2.3	Техничка усклађеност Системи за снабдевање електричном/топлотном енергијом који се користе морају: - да возовима омогуће постизање предвиђених перформанси, - да код система за снабдевање електричном енергијом, буду усклађени са уређајима за одузимање енергије уграђеним на возове.	0.1. 8.3.2.3	(3)техничка усклађеност - системи за снабдевање електричном/топлотном енергијом који се користе, морају бити такви да возовима омогуће постизање предвиђених перформанси и да код система за снабдевање електричном енергијом, буду усклађени са уређајима за одузимање енергије уграђеним на возове;	Потпуно усклађено		

a3.2.3.1	<p>Контрола, управљање и сигнализација Безбедност Постројења и поступци за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогућавају вожњу возова на нивоу безбедности предвиђеном за ту мрежу. Системи контроле, управљања и сигнализације требало би да омогућавају наставак безбедне вожње возова и у отежаним условима.</p>	<p>0.1. 8.3.3 8.3.3.1</p>	<p>3)Подсистем контрола управљање и сигнализација: (1)безбедност: - постројења и процедуре за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогуће кретање возова на нивоу безбедности предвиђеном за ту мрежу, - системи контроле, управљања и сигнализације морају да омогуће наставак безбедног кретања возова и у отежаним условима,</p>	Потпуно усклађено		
a3.2.3.2	<p>Техничка усклађеност Сва нова инфраструктура и сва нова возила која се произведу или развију након усвајања усклађених система контроле, управљања и сигнализације морају да буду прилагођени за коришћење тих система. Уређаји за контролу, управљање и сигнализацију</p>	<p>0.1. 8.3.3.2</p>	<p>(2)техничка усклађеност: - нова инфраструктура и нова возила која се изграде, или развију после усвајања усклађених система контроле, управљања и сигнализације, морају бити прилагођени за</p>	Потпуно усклађено		

	који су уграђени у управљачнице возова морају да омогуће нормалан рад у оквиру задатих услова у целом железничком систему.		коришћење тих система, - уређаји за контролу, управљање и сигнализацију који су уграђени у управљачнице вучних возила морају омогућити нормалан рад у оквиру задатих услова у целом железничком систему,			
a3.2.4.1.	Железничка возила Безбедност Структура железничких возила и спојева између возила мора да буду пројектована на такав начин да се у случају судара или искакања из шина, заштите простори за путнике и управљање. Електрични уређаји не смеју да угрозе безбедност и функционисање постројења за контролу, управљање и сигнализацију. Техника кочења и при том настала оптерећења морају да буду усклађени с конструкцијом пруге,	0.1. 8.3.4 8.3.4.1	4)Подсистем железничка возила: (1)безбедност: - структура возила и спојева између возила мора бити пројектована на такав начин да се у случају судара или исклизнућа заштите простори за путнике и управљачнице, - електрични уређаји не могу да угрозе безбедност и функционисање постројења за контролу, управљање и сигнализацију, - техника кочења и при	Потпуно усклађено		

	<p>грађевинских објеката и сигналних система.</p> <p>Потребно је да се предузму мере које онемогућавају приступ уређајима под напоном, како не би дошло до угрожавања безбедности лица.</p> <p>У случају опасности одређени уређаји морају да омогуће путницима да обавесте машиновођу, а пратеће особље да ступи у везу с њим.</p> <p>Системи затварања и отварања врата морају да гарантују безбедност путника.</p> <p>Морају да постоје и да буду посебно означени излази за случај опасности.</p> <p>Потребно је да се донесу одговарајуће одредбе да би се узели у обзир посебни услови безбедности у врло дугачким тунелима.</p> <p>Потребно је да се да се угради независни систем резервног осветљења довољне снаге и капацитета.</p> <p>Возови морају да буду опремљени системом разгласа за комуникацију особља воза с путницима.</p>	<p>том настала оптерећења морају да буду усклађени са конструкцијом железничке пруге, објеката на прузи и сигналних система,</p> <p>- потребно је да се предузму мере које онемогућавају приступ уређајима под напоном,</p> <p>- у случају опасности одређени уређаји морају да омогуће путницима да обавесте машиновођу, а пратеће особље да ступи у везу са њим,</p> <p>- системи затварања и отварања врата морају да гарантују безбедност путника,</p> <p>- излази за случај опасности морају да постоје и да буду посебно означени;</p> <p>морају се применити мере за осигурање безбедности у дугачким тунелима,</p> <p>- потребно је да се угради независни</p>			
--	---	--	--	--	--

			систем резервног осветљења довољне снаге и капацитета, - возови морају бити опремљени системом разгласа за комуникацију возног особља са путницима,			
a3.2.4.2	Поузданост и доступност Конструкција виталне опреме, трчећег строја, као и вучне и кочионе опреме, а такође и система контроле и управљања, мора бити таква да у посебно отежаној ситуацији возу омогућује наставак вожње без негативних последица за опрему која остаје у употреби.	0.1. 8.3.4.2	(2)поузданост и доступност - опрема возила мора бити пројектована тако да у отежаној ситуацији омогући возу наставак вожње без негативних последица за опрему која остаје у употреби,	Потпуно усклађено		
a3.2.4.3	Техничка усклађеност Електрична опрема мора бити усклађена с функционисањем постројења за контролу, управљање и сигнализацију. Код електричне вуче, карактеристике уређаја за одузимање електричне енергије морају да омогућавају возовима вожњу у системима снабдевања енергијом предвиђеним за железнице.	0.1. 8.3.4.3	(3)техничка усклађеност: - електрична опрема мора бити усклађена са функционисањем постројења за контролу, управљање и сигнализацију, - код електричне вуче, карактеристике уређаја за одузимање електричне енергије морају да омогућавају возовима кретање у	Потпуно усклађено		

	Карактеристике железничких возила да буду такве да омогуће вожњу на свим пругама на којима је предвиђена њихова употреба, узимајући у обзир у обзир релевантне климатске услове.		системима снабдевања енергијом на одређеним железничким пругама, - карактеристике возила морају бити такве да омогуће кретање на свим железничким пругама на којима је предвиђена њихова употреба, узимајући у обзир климатске услове,			
a3.2.4.4	Контрола Возови морају да буду опремљени уређајем за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тог уређаја и њихова обрада морају да буду хармонизовани.	0.1. 8.3.4.4	(4)Контрола - возови морају бити опремљени уређајем за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тог уређаја и њихова обрада морају да буду хармонизовани;			
a3.2.5.1	<i>Одржавање</i> Здравље и безбедност Техничка постројења и поступци у центрима за одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не смеју да представљају опасност за здравље и безбедност.	0.1. 8.3.5 8.3.5.1	5)Подсистем одржавање: 1)здравље и безбедност - техничка постројења и поступци у радионицама за одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не могу да представљају опасност	Потпуно усклађено		

			за здравље и безбедност лица,			
a3.2.5.2	Заштита околине Техничка постројења и поступци у центрима за одржавање не смеју да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење.	0.1. 8.3.5.2	(2)заштита животне средине - техничка постројења и поступци у центрима за одржавање не могу да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење,	Потпуно усклађено		
a3.2.5.3	Техничка усклађеност Постројења за одржавање железничких возила морају да омогуће извођење свих радова на безбедан, нешкодљив за здравље и несметан начин на свим возилима за која су предвиђена.	0.1. 8.3.5.3	(3)техничка усклађеност - постројења за одржавање возила морају да омогуће извођење радова на безбедан, нешкодљив и несметан начин на свим возилима за која су пројектована;	Потпуно усклађено		
a3.2.6.1	<i>Експлоатација и управљање саобраћајем</i> Безбедност Усклађеност прописа за експлоатацију саобраћаја на мрежи као и квалификација машиновођа и пратећег особља и особља у управљачким центрима мора бити таква да омогућава безбедан рад, имајући на уму различитост	0.1. 8.3.6 8.3.6.1	б) Подсистем регулисање и управљање саобраћајем: (1)безбедност: - усклађеност прописа за одвијање саобраћаја на мрежи, као и квалификације машиновођа, возопратног особља и особља које управља	Потпуно усклађено		

	<p>захтева прекограничних и домаћих услуга.</p> <p>Радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају бити такви да обезбеђују висок ниво безбедности.</p>		<p>саобраћајем мора бити таква да омогућава безбедан рад, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,</p> <p>- радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају бити такви да обезбеђују висок ниво безбедности,</p>			
a3.2.6.2	<p>Поузданост и доступност</p> <p>Радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.6.2</p>	<p>(2)поузданост и доступност - радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у</p>	<p>Потпуно усклађено</p>		

	бити такви да омогућују висок ниво поузданости и доступности система.		центрима за одржавање и управљачким центрима морају бити такви да омогућују висок ниво поузданости и доступности система,			
a3.2.6.3	Техничка усклађеност Усклађеност прописа за експлоатацију саобраћаја на мрежи као и квалификација машиновођа, пратећег особља и особља које управља саобраћајем морају да омогуће ефикасну експлоатацију железничког системај, имајући на уму различитост захтева прекограничних и домаћих услуга.	0.1. 8.3.6.3.	(3)техничка усклађеност - усклађеност прописа за одвијање саобраћаја на мрежи, квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем морају да омогуће ефикасну експлоатацију железничког система, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза.;	Потпуно усклађено		
a3.2.7.1	<i>Телематске апликације за услуге у превозу робе и путника</i> Техничка усклађеност Основни захтеви за телематске апликације гарантују минимум квалитета услуга путницима и превозницима робе, посебно у смислу тех-	0.1. 8.3.7 8.3.7.1	7) Телематске апликације за услуге у превозу робе и путника: (1)техничка усклађеност - основни захтеви за телематске апликације осигуравају минимум квалитета услуга путницима и	Потпуно усклађено		

	<p>ничке усклађености.</p> <p>Код тих апликација потребно је да се обезбеди:</p> <ul style="list-style-type: none"> - да базе података, програмска опрема и протоколи за пренос података омогућавају што је могуће већу размену података између различитих апликација и између различитих превозника с изузетком поверљивих пословних информација, - да је корисницима омогућен једноставан приступ информацијама. 		<p>корисницима превоза робе, посебно у смислу техничке усклађености.</p> <p>Код тих апликација потребно је да се обезбеди:</p> <ul style="list-style-type: none"> - да базе података, програмска опрема и протоколи за пренос података омогућавају што је могуће већу размену података између различитих апликација и између различитих превозника са изузетком поверљивих пословних информација, - да је корисницима превоза омогућен једноставан приступ информацијама, 			
a3.2.7.2	<p>Поузданост и доступност</p> <p>Методe коришћења, управљања, ажурирања и одржавања база података, програмске опреме и протокола за пренос података морају да гарантују ефикасност тих система и одређени квалитет услуга.</p>	<p>0.1.</p> <p>8.3.7.2.</p>	<p>(2)поузданост и доступност - методе коришћења, управљања, ажурирања и одржавања база података, програмске опреме и протокола за пренос података морају да обезбеде ефикасност</p>	<p>Потпуно усклађено</p>		

			тих система и одређени квалитет услуга,			
a3.2.7.3	Здравље Интерфејси корисника и система морају да буду у складу с минималним правилима ергономске и здравствене заштите.	0.1. 8.3.7.3	(3)здравље - интерфејси корисника и система морају да буду у складу са минималним правилима ергономске и здравствене заштите,	Потпуно усклађено		
a3.2.7.4	Безбедност За меморисање или пренос релевантних информација за безбедност морају да се обезбеде одговарајући интегритет и поузданост.	0.1. 8.3.7.4	(4)безбедност - за меморисање или пренос релевантних информација за безбедност морају да се обезбеде одговарајући нивои интегритета и поузданости.	Потпуно усклађено		
a4	„ЕЗ” декларација о усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности	15.8	Поступке и модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању усаглашености и погодности за употребу, техничку документацију која прати декларацију о усаглашености и декларацију о	Делимично усклађено	Овај анекс биће у потпуности пренесен на нивоу подзаконског акта из члана 15.	

			погодности за употребу и садржину декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу прописује Дирекција.			
a5-a6	Декларација о верификацији подсистема Поступак верификације подсистема	19.14	Поступак и модуле за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема и садржину декларације о верификацији подсистема прописује Дирекција.	Делимично усклађено	Ови анекси биће у потпуности пренесени на нивоу подзаконског акта из члана 19.	
a7	Параметри које је потребно проверити у вези са пуштањем у саобраћај возила која нису ускладу са ТСИ и класификација националних правила	29.2 30.5	Параметре које је потребно проверити у вези са издавањем дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ прописује Дирекција. Параметре које је потребно проверити у вези са издавањем	Делимично усклађено	Овај анекс биће у потпуности пренесен на нивоу подзаконског акта из чл. 29. и 30.	

			додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ прописаће Дирекција.			
a8	Минимални критеријуми које држава чланица мора узети у обзир код пријављивања тела	19.14	Поступак и модуле за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема и садржину декларације о верификацији подсистема прописује Дирекција.	Делимично усклађено	Овај анекс биће у потпуности пренесен на нивоу подзаконског акта из члана 19.	
a9	Документација за подношење захтева за одступање	11.4	У случајевима из става 1. овог члана наручилац или његов овлашћени заступник подноси Дирекцији за железнице (у даљем тексту: Дирекција) захтев за одступање, уз који је дужан да приложи: 1) писмено	Потпуно усклађено	Ова обавеза проистиче из СOTIF (потпуно хармонизована са прописима ЕУ).	Напомињемо да, Република Србија, пошто није чланица ЕУ, не може поднети захтев за одступање Комисији.

			<p>обавештење у односу на предложено одступање;</p> <p>2) документацију која садржи:</p> <p>(1) опис подсистема који је предмет одступања, са навођењем кључних датума и географског положаја,</p> <p>(2) прецизно упућивање на ЈНН ТСИ (или њихове делове) за које се тражи одступање,</p> <p>(3) прецизно упућивање на алтернативне одредбе које ће се применити и њихове детаље,</p> <p>(4) образложење поодмакле фазе развоја ПРОЈЕКТА у случају из става 1. тачка 1) овог члана,</p> <p>(5) образложење захтева за одступањем, укључујући разлоге</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		11.6	<p>техничке, економске, комерцијалне, оперативне, односно административне природе за одступање, (6) све друге информације којима се образлаже захтев за одступање, (7) опис мера чије се предузимање предлаже са циљем унапређења интероперабилности пројекта, изузев ако се ради о малом одступању.</p> <p>Примљене захтеве за одступањем од ЈНН ТСИ, заједно са приложеном документацијом из става 3- 4. тачка 2) овог члана, Дирекција доставља Генералном секретару ОИЕ ЕВРОПСКОЈ КОМИСИЈИ, ради</p>			
--	--	------	--	--	--	--

			даљег поступања у складу са прописима ОПФ -ЕУ.			
a10	Укинуте Директиве Рокови за пренос у национално законодавство			Непреносиво	Одредба се односи само на државе чланице ЕУ и фактички је непреносива.	
a11	Корелациона таблица			Непреносиво	Одредба се односи само на државе чланице ЕУ и фактички је непреносива.	