

# ЗАКОН

## О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ЖЕЛЕЗНИЦИ

### Члан 1.

У Закону о железници („Службени гласник РС”, број 45/13 – у даљем тексту: Закон), у члану 2. став 2. после речи : „путника и” додаје се реч: „превоз”.

У ставу 3. после речи: „делатности обављања превоза” додају се речи: „путника и превоза робе”.

### Члан 2.

У члану 3. став 1. тачка 1) реч: „особинама” замењује се речју: „карактеристикама”.

У тачки 13) реч: „рачунајући” замењује се речју: „мерећи”.

Тачка 21) брише се.

У тачки 27) после речи: „обавеза јавног превоза” додаје се реч: „путника”.

Тач. 28) и 32) бришу се.

У тачки 34) реч: „рачунајући” замењује се речју: „мерећи”, а после речи: „станица,” додаје се реч: „укрсница,”.

После тачке 35) додаје се тачка 35а) која гласи:

„35а) *роба* подразумева ствари које се превозе у железничком робном саобраћају;”.

Тачка 37) мења се и гласи:

„37) туристичко-музејска железница је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама, којом се врши јавни превоз путника, укључујући и превоз железничким возним средствима музејске вредности;”.

У тачки 38) после речи: „обавези јавног превоза” додаје се реч: „путника”.

У тачки 39) после речи: „инфраструктуре је” додају се речи: „јавно предузеће,” а тачка се замењује тачком и запетом”.

После тачке 39) додаје се тачка 40), која гласи:

„40) путни прелаз је место укрштања железничке пруге која припада јавној железничкој инфраструктури, индустријској железници или индустријском колосеку и пута у истом нивоу, који обухвата и укрштање тих колосека са пешачком или бициклистичком стазом.”

### Члан 3.

У члану 4. став 1. реч: „рачунајући” замењује се речју: „мерећи”.

У ставу 2. речи: „изведен у истом нивоу” бришу се.

**Члан 4.**

У члану 5. додаје се став 2. који гласи:

„Туристичко-музејска железница је део јавне железничке инфраструктуре”.

**Члан 5.**

Изнад члана 7. додаје се назив члана, који гласи:

„2а Управљање железничком инфраструктуром”.

**Члан 6.**

У члану 7. став 3. мења се и гласи:

„Делатност из става 2. овог члана може обављати јавно предузеће или друштво капитала у складу са законом којим се уређује положај јавних предузећа.”

У ставу 10. речи: „лиценцу за управљање железничком инфраструктуром и” бришу се.

**Члан 7.**

У члану 8. реч: „Друштво” замењује се речима: „Управљач инфраструктуре”.

**Члан 8.**

У члану 9. став 1. мења се и гласи:

„Послови управљања на делу железничке инфраструктуре за коју управљач инфраструктуре нема економски интерес, преносе се управљачу инфраструктуре кога оснива аутономна покрајина, односно јединица локалне самоуправе.”

У ставу 3. реч: „Друштво” замењује се речима: „управљач инфраструктуре”.

**Члан 9.**

Назив члана и члан 10. бришу се.

**Члан 10.**

Чл. 11, 12. и 13. бришу се.

**Члан 11.**

У члану 17. после става 3. додаје се став 4. који гласи:

„Министар ближе прописује елементе уговора о коришћењу железничке инфраструктуре.”

**Члан 12.**

У члану 18. став 1. реч: „особина” замењује се речју: „карактеристика”, а реч: „употреби” замењује се речју: „коришћењу”.

**Члан 13.**

У члану 20. став 5. мења се и гласи:

„Управљач утврђује висину трошкова из става 4. овог члана и објављује је на свом веб порталу.”

**Члан 14.**

Члан 21. мења се и гласи:

„Члан 21.

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

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

Подносилац захтева за доделу трасе воза може поднети приговор Дирекцији за железнице на одлуку управљача инфраструктуре којом се одбија његов захтев за доделу трасе или против утврђених услова понуде капацитета инфраструктуре, као и уколико није задовољан поступком доделе траса воза и његовим исходом, уз плаћање таксе у висини административне таксе која се наплаћује за жалбу органу.”

**Члан 15.**

У члану 24. став 5. мења се и гласи:

„Не доводећи у питање евентуалне поступке по приговору у смислу чл. 21. и 93. Закона, у случају спорова који се односе на доделу капацитета инфраструктуре обезбеђује се систем решавања спорова како би се такви спорови решили благовремено. Овај систем решавања спорова мора бити наведен у Изјави о мрежи. Ако се овај систем примени, одлука се мора донети у року од 10 радних дана.”

**Члан 16.**

У члану 29. став 1. тачка 1) подтач. (1) и (4) мењају се и гласе:

„(1) обраду захтева за капацитетом инфраструктуре;

(4) регулисање и управљање саобраћајем возова, укључујући сигнализацију, прописе, систем за оперативно праћење и комуникацију и пружање информација о кретању воза.”

**Члан 17.**

У члану 45. став 2. речи: „на новој траси” бришу се.

**Члан 18.**

У члану 49. став 1. после речи: „железничким саобраћајем управља управљач” додаје се реч: „железничке”.

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

„У току извођења радова на санацији путних прелаза, изменом железничког саобраћаја управља управљач инфраструктуре, а изменом друмског саобраћаја управља управљач путне инфраструктуре”.

Досадашњи став 2. постаје став 3.

Досадашњи став 3. брише се.

У ставу 4. реч: „јавног” брише се, а после речи: „2000m” тачка се замењује запетом и додају речи: „осим у изузетним случајевима које прописује Министар”.

**Члан 19.**

После члана 49. додају се чл. 49а - 49г, који гласе:

**„Члан 49а**

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

**Члан 49б**

Министарство, на захтев управљача путне инфраструктуре уз претходно прибављену сагласност управљача инфраструктуре, доноси акт којим се отварају нови, укидају или реконструишу постојећи путни прелазии.

Уколико је размак између два укрштања железничке инфраструктуре и пута мањи од 2000m, поступак укидања путног прелаза спроводи се у скраћеном поступку.

**Члан 49в**

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

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

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

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

**Члан 49г**

Ако изградњом путне инфраструктуре дође до њеног укрштања са железничком инфраструктуром у нивоу, управљач путне инфраструктуре је дужан да изгради пут у зони путног прелаза.

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

**Члан 20.**

Члан 50. мења се и гласи:

**„Члан 50.**

Реконструкцијом железничке инфраструктуре, у смислу овог закона, сматрају се и радови који могу бити од утицаја на стабилност железничке пруге, објеката на железничкој прузи, извођење радова на изграђеном објекту који

одступају од услова под којима је одобрена изградња и промена основне карактеристике трасе при мењању положаја трасе железничке пруге у појасу њеног основног правца, као и побољшавање параметара елемената железничке инфраструктуре.

Реконструкција железничке инфраструктуре врши се на основу одобрења за реконструкцију које издаје министарство надлежно за послове грађевинарства.

Министар надлежан за послове грађевинарства ближе уређује садржину техничке документације, процедуру издавања одобрења за извођење радова на реконструкцији железничке инфраструктуре и одобрења за њену употребу.

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

#### **Члан 21.**

Члан 51. брише се.

#### **Члан 22.**

После члана 52. додаје се члан 52а, који гласи:

##### **„Члан 52а**

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

Уговор из става 1. овог члана мора бити потписан најкасније до 15. фебруара за текућу годину.

Уговор из става 1. овог члана закључује се на неодређено време, уз обавезу управљача инфраструктуре да о промени техничких података годишње обавештава управљача путне инфраструктуре.”

#### **Члан 23.**

Члан 53. мења се и гласи:

##### **„Члан 53.**

Одржавање железничке инфраструктуре обухвата текуће (редовно) одржавање и ванредно одржавање (санацију и адаптацију).”

#### **Члан 24.**

Члан 55. мења се и гласи:

##### **„Члан 55.**

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

#### **Члан 25.**

После члана 55. додају се чл. 55а – 55в, који гласе:

##### **„Члан 55а**

Управљач инфраструктуре, 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.

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 инфраструктуре;

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

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 инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре.

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

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

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

#### Члан 55б

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

Остале делове пута са обе стране путног правца одржава управљач путне инфраструктуре на начин који омогућава безбедан и несметан железнички саобраћај.

#### Члан 55в

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

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

**Члан 26.**

Члан 56. мења се и гласи:

„Члан 56.

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

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

О одржавању дела путног прелаза из члана 4. став 2. овог закона, као и о осигурању безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, у складу са чланом 49. став 1. овог закона стара се управљач железничке инфраструктуре, с тим да се коловоз на путном прелазу мора одржавати тако да се преко њега може вршити безбедан и несметан друмски саобраћај.

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

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

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

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

Остале делове пута са обе стране путног правца на путном прелазу одржава управљач путне инфраструктуре, на начин који омогућава безбедан и несметан железнички саобраћај.”

**Члан 27.**

У члану 58. после става 2. додају се нови ст. 3-5, који гласе:

„Управљач инфраструктуре закључује уговор о праву службености пролаза на неодређено време, а висину накнаде утврђује посебним актом.

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

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

У досадашњем ставу 3. који постаје став 6. реч: „грађевинске” брише се, а после речи: „3 м,” додају се речи: „мерено од ивице конструкције,”.

**Члан 28.**

Назив члана и члан 63. мењају се и гласе:

**„9. Метро, жичара и туристичко-музејска железница****Члан 63.**

Метро, услови за изградњу, реконструкцију и одржавање, као и услови за организовање превоза метроом, уређују се посебним законом.

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

Министар уређује услове за изградњу, реконструкцију и одржавање туристичко-музејске железнице, као и услове организовања и регулисања јавног превоза на тој железници.”

**Члан 29.**

У члану 64. став 4. мења се и гласи:

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

После става 4. додају се нови ст. 5, 6. и 7, који гласе:

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

Управљач инфраструктуре својим актом утврђује висину накнаде трошкова за одржавање одвојних скретница.

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

У досадашњем ставу 5. који постаје став 8. речи: „изграђених по посебним техничким нормативима и стандардима и” бришу се.

Досадашњи ст. 6. и 7. постају ст. 9. и 10.

Досадашњи став 8. који постаје став 11. мења се и гласи:

„Дирекција за железнице прописује садржину акта из ст. 8. и 10. овог члана”.

**Члан 30.**

После члана 64. додају се назив члана и члан 64а, који гласе:

**„11. Концесија и јавно-приватно партнерство****Члан 64а**

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



**Члан 31.**

У члану 66. став 1. мења се и гласи:

„Лиценца за превоз издаје се привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику који је регистрован за обављање делатности јавног превоза, као и превоза за сопствене потребе, основаном у Републици Србији, који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом.”

**Члан 32.**

У члану 70. после речи: „саобраћају” тачка се замењује запетом и додају речи: „осим у случају из члана 68. став 4. овог закона.”

**Члан 33.**

Члан 80. мења се и гласи :

„Члан 80.

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

**Члан 34.**

У члану 81. став 2. речи: „и друмска возила” бришу се, а реч: „која” замењује се речју: „које” .

У ставу 3. речи: „или друмска возила” бришу се.

У ставу 5. речи: „друмска возила,” бришу се.

**Члан 35.**

У члану 86. став 4. после речи: „Влада” брише се тачка и додају речи: „подзаконским актом”.

**Члан 36.**

У члану 88. став 5. речи: „на предлог Дирекције за железнице” бришу се.

**Члан 37.**

У члану 91. после става 3. додаје се став 4. који гласи:

„Директор Дирекције најмање годину дана по разрешењу са дужности не може бити ангажован по било ком основу на стручним или управљачким пословима у предузећима или телима која су предмет регулација тржишта железничких услуга.”

**Члан 38.**

У члану 92. став 2. речи: „лиценцу за управљање железничком инфраструктуром и” бришу се.

**Члан 39.**

У члану 94. став 1. тачка 3) мења се и гласи:

„3) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;”

Тачка 8) брише се.

Став 2. мења се и гласи:

„Годишњи извештај о стању безбедности железничког саобраћаја у претходној години доставља се на начин прописан законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају.”

#### **Члан 40.**

У члану 95. додају се ст. 7. и 8, који гласе:

„Административно извршење решења из ст. 5. и 6. овог члана спроводи Дирекција у складу са законом којим се уређује општи управни поступак.

Дирекција је овлашћена да поднесе захтев за покретање прекршајног поступка због непоступања по захтеву Дирекције из става 2. овог члана и због непоступања у складу са решењима Дирекције из ст. 5. и 6. овог члана.”

#### **Члан 41.**

Члан 97. мења се и гласи:

„Члан 97.

Средства за рад Дирекције обезбеђују се из:

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

#### **Члан 42.**

У члану 107. став 1. после тачке 4) додаје се тачка 4а), која гласи:

„4а) ако управља железничком инфраструктуром, а нема сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, издат од Дирекције (члан 7. став 10);”

После тачке 42) додају се тач. 42а) - 42в), које гласе:

„42а) ако са управљачем инфраструктуре не закључи уговор из члана 56. став 4.;

42б) ако са управљачем инфраструктуре не закључи уговор за конституисање права службености пролаза (члан 58. ст. 4. и 5);

42в) ако са управљачем инфраструктуре не закључи уговор за одржавање одвојних скретница (члан 64. став 4).”

Став 3. брише се.

Досадашњи став 4. који постаје став 3. мења се и гласи:

„За прекршај из става 1. овог члана казниће се одговорно лице привредног друштва или другог правног лица новчаном казном од 30.000 до 100.000 динара.”

Досадашњи ст. 5. и 6. постају ст. 4. и 5.

#### **Члан 43.**

У члану 110. речи: „три месеца” замењују се речима: „две године”.

#### **Члан 44.**

У члану 111. речи: „технички прописи, нормативи” бришу се.

**Члан 45.**

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

## О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

### I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

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

### II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

У члану 6. Закона о министарствима („Службени гласник РС”, број 44/14), између осталог, прописано је да Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре обавља послове државне управе у области железничког саобраћаја, који се односе на: уређење и обезбеђење саобраћајног система; уређење и безбедност техничко-технолошког система саобраћаја; облигационе и својинско-правне односе; стратегију развоја саобраћаја, планове развоја и планове везане за организацију саобраћајног система и организацију превоза.

Важећи Закон о железници донела је Народна скупштина 22. маја 2013. године („Службени гласник РС”, број 45/13). Приликом израде тог закона основни циљеви који су се желели постићи били су побољшање ефикасности железничког система Републике Србије, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, као и интеграција српских железница у железнички систем Европске уније.

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

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

У постојећем Закону о железници извршено је делимично усклађивање са Директивом 2012/34/ЕЗ којом се успоставља јединствено европско железничко подручје. Рок за имплементацију ове Директиве у земљама чланицама Европске уније је средина 2015. године. Један од најважнијих разлога за доношење Предлога закона о изменама и допунама закона о железници заснован је на неопходности усклађивања прописа у области железничког саобраћаја са релевантним прописима Европске уније.

Директивом 2012/34/ЕЗ су у значајној мери измењене и допуњене Директива Савета 91/440/ЕЕЗ од 29.7.1991. године о развоју железница Заједнице, Директива Савета 95/18/ЕЗ од 19. јуна 1995. године о лиценцирању железничких превозника и Директива 2001/14/ЕЗ Европског Парламента и Савета од 26.2.2001. године о додели капацитета железничке инфраструктуре и

наплати накнада за коришћење железничке инфраструктуре и сертификатима за безбедност, у циљу прецизнијег тумачења и лакше примене. Такође, приликом израде наведеног закона узете су у обзир и Уредба Савета Европе број 1370/2007 и Директиве 2001/12, 2001/13 и 2001/14.

Имајући у виду да су железнице витални део транспортног сектора држава чланица, да ефикасност железничког система треба да се побољша да би се тај систем интегрисао у конкурентно тржиште превозних услуга, као и да железнички саобраћај треба да се учини ефикаснијим и конкурентнијим у односу на друге видове саобраћаја, неопходно је да државе чланице железничким превозницима омогуће статус самосталних оператора који ће пословати на комерцијалан начин – у складу са захтевима тржишта. Оператерима ће бити доступна свака деоница на којој се одвија саобраћај. Страни шпедитери већ су заинтересовани да својим возовима превозе робу преко територије Републике Србије. Начин на који је предвиђено будуће функционисање железничког сектора у нашој земљи омогућиће ефикасну примену сва четири железничка пакета ЕУ.

Европска унија је отпочела процедуру за уједињење железница земаља ЕУ у јединствени систем, при чему овде није реч о стварању јединствене европске железнице, него о јединственим и ефикасним условима за саобраћај без препрека и дискриминације било ког учесника. Циљ је управо да се подстакну приватни оператери на бављење овим послом. А, повећана конкуренција треба да доведе и до повећаног квалитета услуге, како у смислу безбедности, тако и у смислу конкурентније цене превоза.

Применом ове директиве унапређује се железнички саобраћај и тај систем се интегрише у конкурентно тржиште превозних услуга.

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

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

Поред наведеног, Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници има за циљ усклађивање са Предлогом закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице, као и усклађивање тог закона са одредбама закона који су ступили на снагу после његовог доношења, као и осавремењавање и прецизирање појединих одредаба тог закона.

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

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

У циљу повећања ефикасности и конкурентности железничког саобраћаја у односу на друге видове саобраћаја, а самим тим и унапређења железничког саобраћаја, приступило се изменама и допунама постојећег Закона о железници. Напослетку, Предлогом закона о изменама и допунама Закона о железници исправљају се грешке и недоречености важећег Закона о железници, уочене током периода његове примене.

## **Проблеми које закона треба да реши**

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

### **Циљеви који се законом постижу**

Предлогом закона о изменама и допунама Закона о железници предвиђено је измештање одредаба које се односе на безбедност железничког саобраћаја у Предлог закона о изменама и допунама Закона о безбедности и интероперабилности железнице.

Предлогом закона о изменама и допунама Закона о железници се прецизирају, исправљају и осавременују многе одредбе чиме се постиже олакшана и ефикаснија практична примена тог закона.

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

### **Разматране могућности да се проблем реши и без доношења закона**

Многи проблеми који се, између осталог, односе на прецизније дефинисање приступа железничкој инфраструктури уочени током примене важећег Закона о железници могли су бити решени само изменама и допунама постојећег Закона.

### **Зашто је доношење закона најбољи начин за решавање проблема**

Измене и допуне Закона о железници су једина могућност за превазилажење свих наведених проблема и једини начин да се примена закона учини практичном и ефикасном.

## **III. ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПОЈЕДИНИХ ОДРЕДАБА ЗАКОНА**

Одредбом члана 1. Предлога закона ближе је дефинисана делатност обављања превоза путника и превоза робе.

Одредбама члана 2. Предлога закона уведени су и дефинисани поједини изрази са њиховим значењима, употребљени у смислу овог закона.

Одредбама чл. 3-11. Предлога закона ближе се дефинише појам железничке инфраструктуре у саобраћајно-техничком смислу.

Одредбама чл. 14–16. Предлога закона утврђени су поступак и начин приступа железничкој инфраструктури, додела капацитета железничке инфраструктуре, накнаде за коришћење железничке инфраструктуре и услуге које пружа управљач железничке инфраструктуре, попусти, систем показатеља за побољшање квалитета превоза и управљање и праћење додељеног капацитета инфраструктуре.

Одредбама чл. 17-22. Предлога закона утврђена је надлежност за издавање одобрења за изградњу и реконструкцију јавне железничке инфраструктуре, дефинисан појам реконструкције и модернизације јавне железничке инфраструктуре у смислу овог закона. Такође је дефинисан појам изградње нове железничке инфраструктуре.

Одредбама чл. 23-29. Предлога закона дефинисани су радови који се сматрају одржавањем јавне железничке инфраструктуре у смислу овог закона, као и обавезе и одговорности управљача јавне железничке инфраструктуре у погледу одржавања, а у функцији безбедног одвијања саобраћаја. Такође је дефинисан појам метроа, жичаре и туристичко-музејске железнице.

Одредбом члана 30. Предлога закона установљен је појам концесије и јавно-приватног партнерства.

Одредбом члана 31. Предлога закона коригована је формулација субјеката којима се издаје лиценца за превоз.

Одредбом члана 32. Предлога закона регулисана је немогућност обављања превоза путника и робе у железничком саобраћају за железничког превозника, односно железничког превозника за сопствене потребе, коме је суспендована или одузета лиценца за превоз.

Одредбама члана 33. Предлога закона дефинисана су правила за су товарне јединице и друмска возила натоварена на железничка возна средства.

Одредбом члана 34. Предлога закона прописани су услови под којима се могу превозити товарне јединице или друмска возила натоварени на железничка возна средства, која прекорачују прописане димензије.

Одредбом члана 35. Предлога закона дефинишу се накнаде за обавезу јавног превоза по закљученим уговорима о обавези јавног превоза или према општим правилима.

Одредбом члана 36. Предлога закона регулисана је додела уговора о обавези јавног превоза.

Одредбом члана 37. Предлога закона регулисана је могућност заснивања радног односа директора Дирекције за железнице код правног лица или предузетника који је субјект регулисања тржишта железничких услуга, након престанка мандата, у складу са релевантним прописом ЕУ.

Одредбом члана 38. Предлога закона избрисана је лиценца за управљање железничком инфраструктуром.

Одредбама члана 39. Предлога закона уређена је област издавања дозвола за коришћење структурних подсистема и установљена је обавеза подношења годишњег извештаја о стању безбедности железничког саобраћаја у претходној години.

Одредбама члана 40. Предлога закона уређено је питање овлашћења Дирекције да поднесе захтев за покретање прекршајног поступка због непоступања по свом захтеву.

Одредбом члана 41. Предлога закона прописан је начин финансирања Дирекције.

Одредбама члана 42. Предлога закона установљена су бића прекршаја, сходно диспозицијама прописаним у закону и одређене висине новчаних казни сходно Закону о прекршајима („Службени гласник СРС”, број 44/89 и „Службени гласник РС”, бр. 21/90, 11/92, 6/93, 20/93, 53/93, 67/93, 28/94, 16/97, 37/97, 36/98, 44/98, 65/01 и 55/04).

Одредбом члана 43. Предлога закона одређено је да ће се прописи за извршење овог закона донети у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

Одредбом члана 44. Предлога закона ближе је регулисана примена прописа и стандарда у области железничког саобраћаја.

Одредбом члана 45. Предлога закона прописано је да овај закон ступа на снагу наредног дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

#### **IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА**

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

Доношењем овог закона неће се умањити прилив средстава у буџет Републике Србије из разлога што ни раније није било прихода по овом основу.

#### **V. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА ПО ХИТНОМ ПОСТУПКУ**

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

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

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



## VI. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

### 1. Одређивање проблема које закон треба да реши

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

Основни проблеми које треба решити доношењем новог закона о железници и који су определили законодавца да приступи доношењу новог закона, је исправљање недостатака уочених приликом примене важећег закона, као и да се у што већој мери уграде решења из прописа Европске уније које уређују ову област (Директива 91/440/ЕЕЗ, Директива 95/18/ЕЗ, Директива 2001/14/ЕЗ, Директива 2012/34/ЕУ и Уредба 1370/2007/ЕЗ).

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

У сврху ове анализе наводимо следеће чињенице:

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

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

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

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

минимизирана, а потребно је да наша национална железница обезбеди ефикасно пружање разумног нивоа услуга.

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

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

## **2. Циљеви који се доношењем закона постижу**

Приликом израде Предлога закона о изменама и допунама закона о железници основни циљеви који су се желели постићи били су побољшање ефикасности железничког система Републике Србије, његово интегрисање у тржиште транспортних услуга, као и интеграција српских железница у железнички систем ЕУ.

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

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

Треба имати на уму да је железничка инфраструктура природни монопол. Због тога је неопходно пружити управљачима инфраструктуре подстицаје да смање трошкове и ефикасно управљају овом инфраструктуром. Такође, треба узети у обзир чињеницу да, дуги низ година, ниво улагања у инфраструктуру и технологију није омогућио стварање услова за било какав развој железничког транспорта, због чега је потребно да се спроведу одговарајућа побољшања. С обзиром на монополистичку позицију управљача инфраструктуре, пожељно је испитати расположиве капацитете инфраструктуре, као и установити методе побољшања квалитета капацитета инфраструктуре, уколико поступак доделе капацитета инфраструктуре није усаглашен са захтевима корисника.

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

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

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

### **3. Друге могућности за решавање проблема**

У току анализе разматрано је неколико релевантних могућности:

- status quo - не мењање важећег Закона о железници;
- доношење закона којим би се изменио и допунио важећи Закон о железници у смислу корекције проблема уочених у реализацији важећег закона;
- доношење новог закона који би прецизније регулисао област железничког саобраћаја и увео нове механизме за Дирекцију за железнице, као регулаторног тела у области железничког саобраћаја.

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

- у првом, разматрана је потребе за изменама и допунама одредби важећег закона,
- у другом, ако су измене и допуне биле неопходне, разматране су релевантне опције и утврђивала се најпожељнија, са аспекта утврђених критеријума и циљева.

Разлог зашто се није определило на доношење новог закона је тај што се постојећи закон не мења суштински нити у већем обиму. Стога смо става да његова корекцију кроз доношење новог закона није неопходна.

### **4. Зашто је доношење закона најбоље за решавање проблема**

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

Такође, прецизније су дефинисани послови у области регулисања тржишта железничких услуга и послови у области регулисања безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, који представљају специфичне послове које обавља Дирекција за железнице. Изменама и допунама постојећег закона решавају се питања поступака, права и рокова за приступ железничкој инфраструктури.

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

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

## 5. На кога ће и како утицати предложена решења

Решења у овом закону ће имати позитиван утицај на:

- Све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја, тј. железничког превозника, управљача инфраструктуре и привредна друштва, друга правна лица или предузетнике који врше превоз за сопствене потребе, из разлога што ће ефикаснијом применом овог закона и Предлога закона о безбедности и интероперабилности железнице бити створени услови за бржи раст целокупног железничког система и безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја. Решења у овом закону имаће индиректан утицај на све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја. Кључна решења утицаће на субјекте регулације подстичући их да поштују новопредложена решења;

- Дирекцију за железнице, којој је Законом о железници дато овлашћење за регулисање тржишта железничких услуга, што између осталог подразумева и праћење и анализирање услова конкуренције на тржишту железничких услуга, преиспитивање поступака и аката управљача железничке инфраструктуре, контролисање независности управљача инфраструктуре, предузимање мера за спречавање нелојалне конкуренције и дискриминаторног понашања, доношење подзаконских аката на основу овог закона, као и овлашћење за доношење прописа од значаја за безбедност железничког саобраћаја који се доносе на основу Закона о безбедности и интероперабилности железнице. Решења у овом закону имаће директан утицај на Дирекцију за железнице. Кључна решења утицаће на субјекте регулације подстичући их да поштују новопредложена решења;

- Привредне субјекте који се баве организовањем и обављањем превоза у комбинованом транспорту код кога се већи део превозног пута обавља железницом, јер се овим законом дају основи за уређивање ове врсте транспорта. Решења у овом закону имаће директан утицај на привредне субјекте који се баве организовањем и обављањем превоза у комбинованом транспорту код кога се већи део превозног пута обавља железницом. Очекиван је пораст обима превоза железницом, што ће имати позитиван економски ефекат како на наведене привредне субјекте, тако и на привреду Републике Србије у целини.

- Кључна решења утицаће на субјекте регулације подстичући их да поштују новопредложена решења. Путници који користе железнички превоз као вид транспорта, ефикасније ће примењивати новопредложена решења него што је то до сада био случај, обзиром да су она јаснија и прецизнија него до сада. Такође су отклоњене недоумице које су до сада постојале по питању сфере примене Закона о железници и Закона о безбедности и интероперабилности железнице, те је извршено сродније и логичније повезивање појмова унутар оба системска закона.

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

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

У складу са потребом анализе одредби које се односе на увођење накнада за коришћење инфраструктуре и цена услуга (које су припремљене у

непосредној сарадњи са Министарством финансија и привреде, због усклађивања овог закона са Законом о буџетском систему) и надокнада за обавезу јавног превоза, које су дефинисане чл. 29, 35. и 90. овог закона, даје се следеће појашњење:

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

Овим законом предвиђено је увођење плаћања накнада за коришћење железничке инфраструктуре, које је и у складу са радном верзијом Предлога закона којим се уређују накнаде за коришћење јавних добара и плаћање цена одређених услуга које управљач инфраструктуре може да понуди железничком превознику, односно железничком превознику за сопствене потребе.

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

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

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

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

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

**7. Да ли су позитивне последице закона такве да оправдавају трошкове које ће проузроковати**

Примена овог закона не ствара никакве трошкове грађанима и привреди.

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

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

У том смислу, очекује се појава привредних субјеката који ће обављати послове управљања железничком инфраструктуром и превоза у железничком саобраћају, чиме ће настати услови за појаву конкуренције на тржишту услуга у том виду саобраћаја.

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

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

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

Током израде Нацрта закона о изменама и допунама Закона о железници, у различитим фазама, формирана је Радна група састављена од представника најзначајнијих интересних група везано за област железничког саобраћаја (Дирекције за железнице, „Железнице Србије” ад, Предузећа за изградњу железничког чвора Београд д.о.о, Саобраћајног факултета).

О Нацрту закона о изменама и допунама Закона о железници о железници одржана је јавна расправа, на којој су сви заинтересовани субјекти имали могућност да се изјасне и доставе сугестије и примедбе на овај закон. Нацрт закона о изменама и допунама Закона о железници био је објављен и на сајту министарства надлежног за послове саобраћаја. Том приликом сугестије и коментаре били су у могућности да доставите сви заинтересовани субјекти.

Одбор за привреду и финансије је на 37. седници, одржаној дана 19. новембра 2014. године одредио Програм јавне расправе о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о железници, сходно којем је Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре спровело јавну расправу.

Јавна расправа спроведена је у периоду од 21. новембра до 10. децембра 2014. године, а текст Нацрта закона био је постављен на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и на порталу е-управе. Примедбе на текст Нацрта закона и предлози за његову измену или допуну достављени су путем поште или електронским путем.

Нацрт закона припремала је радна група у чијем саставу су били заступљени представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и

инфраструктуре, Дирекције за железнице, Саобраћајог факултета, и „Железнице Србије” ад. У складу са донетим решењем, руководство је повремено позивало и друга лица која су имала предлоге за измену предметног Закона и која су се укључивала у расправу у вези са постојећим предлозима. Стога је Нацрт резултат или сагласности о појединим решењима или компромиса учесника радне групе о питањима која су од значаја за регулисање области железнице. Израдом Нацрта закона о изменама и допунама Закона о железници испуњен је задатак дефинисан решењем о оснивању Радне групе.

Основни циљ измена поводом додатног усклађивања са прописима ЕУ, односно са Директивом 34 из 2012. године, којом се успоставља јединствено европско железничко подручје, остварен је у складу са резултатима анализе овог прописа, сачињене од стране представника Дирекције, чиме су установљене новине у односу на већ постојеће три директиве ЕУ које су имплементирани у важећи закона (Директива Савета 91/440, 95/18 и 2001/14) и са којима је важећи закон усклађиван.

У вези са наведеним, спроведене су следеће измене важећег Закона:

- извршена су бројна термилошка појашњења у свим деловима закона;
- изостављене су постојеће одредбе о лиценцама за управљање железничком инфраструктуром;
- допуњен је део закона који се односи на статус и послове Дирекције за железнице одредбом о немогућности да директор заснује радни однос у року од једне године након истека мандата, код правног лица или предузетника који је у времену трајања његовог мандата био субјект регулисања тржишта железничких услуга;
- јасно је прописана надлежност Дирекције за железнице за подношење захтева за покретање прекршајног поступка у случају непоступања по захтеву и решењу Дирекције;
- прецизно је дефинисана одредба о надлежности Дирекције за железнице за административно извршење њених решења;
- изостављене су одредбе о надлежности Дирекције за железнице за утврђивање трошкова поводом подношења захтева за доделу трасе, из разлога што је обрада захтева обухваћена минималним пакетом услуга, као и одредба о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса;
- изостављене су донације као извор прихода Дирекције за железнице.

Наведене измене у делокругу надлежности Дирекције за железнице, сугерисане су и у Извештају о напредку ЕК у 2013. години, као неопходне за постизање ефикасности и независности ове институције у области регулаторних послова.

Надаље, у овај закон уврштене су и следеће измене:

- у циљу боље примењивости самог закона предвиђене су одредбе о доношењу подзаконских аката у свим областима где је то сврсисходно, као на пример код

приступа инфраструктури где се предвидело да министар надлежан за послове

саобраћаја прописује елементе уговора о коришћењу железничке инфраструктуре;

- у складу са запажањима надлежног министарства, као и информацијама добијеним о

почетним резултатима из праксе, недавно донетог важећег закона, као и поређењем са

правном материјом другог системског закона – Закон о безбедности и интероперабилности железнице, у делу управљања и коришћења железничке инфраструктуре додате су одредбе које се односе на путне прелазе, посебно трошкове, одржавање, реконструкцију и санацију (досадашњи термини су обнова и унапређење) а измена је извршена ради хармонизације са Законом о планирању и изградњи и извршено је логичније и сродније повезивање одредаба у односу на важећи закон;

- извршено је прецизирање дефиниција и одредаба о организовању превоза, као и

изградњи и одржавању посебних врста железнице, у шта спадају метро, жичаре,

туристичко-музејска железница и градска железница;

- у целокупном тексту овог закона извршено је термилошко појашњавање и прецизирање, као и усклађивање са терминима из Закона о безбедности и интероперабилности железнице, што је резултирало проширењем појмовника.

Поред усвојених измена и допуна предметног закона, разматрани су и бројни други предлози за које није постигнут стручни консензус и није постојало убеђење да ће утицати на циљ измена који је првенствено дефинисан у смислу да се закон што хитније учини максимално јасним, сврсисходним и примењивим ради неодложног повећања ефикасности и конкурентности железничког превоза у односу на друге видове саобраћаја.

Текст Нацрта закона представљен је на расправи организованој у Нишу дана 26. новембра 2014. године, расправи организованој у Новом Саду дана 27. новембра 2014. године, расправи организованој у Суботици дана 28. новембра 2014. године, расправи организованој у Ужицу дана 3. децембра 2014. године и расправи организованој у Београду дана 5. децембра 2014. године.

Кроз спроведену јавну расправу у израду Нацрта закона укључили су се и други заинтересовани субјекти (200 учесника који су представљали: републичке, покрајинске, градске, гранске и друге организације синдиката, удружења послодаваца, државне органе, јавне службе, привредне субјекте, посланичке групе и стручну јавност). 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 у текст Нацрта закона.

Најчешћа питања и сугестије у вези Нацрта закона која су изнета у току јавне расправе су:



**1. Примедбе на члан 4.**

Потребно је размотрити текст да железничка инфраструктура не обухвата објекте за одржавање возних средстава са припадајућим колосецима и железничке депое.

**2. Примедбе на члан 6.**

Потребно је допунити члан 6. у смислу да Влада на предлог Министарства надлежног за послове саобраћаја, аутономне покрајине и јединица локалне самоуправе доносе акт о категоризацији железничких пруга.

**3. Примедба на члан 7.**

Реч „друштво капитала” потребно је заменити речју „јавни управљач”.

**4. Примедба на члан 9.**

Реч „друштво” потребно је заменити речима „јавни управљач”, а речи „могу се пренети” заменити речима „преносе се”.

Потребно је додати и манипулативне пруге.

**6. Примедбе на члан 15.**

У члану 15. предвиђено је да управљач инфраструктуре може обуставити јавни превоз путника и робе уколико је превоз нерентабилан. Реч нерентабилан је врло дискутабилна реч и потребно је заменити је другим адекватним изразом.

**7. Примедбе на члан 47.**

У односу на примену концесије потребно је пренети све термине и одреднице које се односе на железницу из Закона о Јавно приватном партнерству и концесијама, у овом случају на делатност од општег интереса каква је железничка инфраструктура.

**8. Примедбе на члан 48.**

У члану 48. наводи се да трошкове реконструкције железничке инфраструктуре сноси инвеститор - ако се другачије не споразумеју инвеститор и управљач инфраструктуре.

Ову тачку треба променити и она треба да гласи: „трошкове реконструкције сноси јавни управљач на основу посебног споразума - уговора са инвеститором којим се уређују међусобни односи и међусобне накнаде за учешће инвеститора објекта”.

**9. Примедбе на члан 46.**

У члану 46. треба додати текст да Народна скупштина доноси национални програм железничке инфраструктуре „уз мишљење аутономне покрајине и локалних самоуправа”.

**10. Примедбе на чл. 78 - 83.**

У наведеним члановима треба избацити термин „комбиновани транспорт” и користити термине из Закона о просторном плану Републике Србије, односно треба користити термин „интермодални транспорт” и „мултимодални транспорт”.

**11.** Представник свих синдиката предложио је одложено примену одредаба закона којима се отвара тржиште за конкуренцију и то даном ступања Републике Србије у пуноправно чланство Европске уније, а у циљу пружања шансе за опстанак „Железнице Србије” ад. Ставови Радне групе били су подељени када је реч о предложеном решењу.

Неки од предлога који су дати суштински мењају модел Нацрта закона, док други нису у складу са Директивом 34 из 2012. године, т.ј. Директивама Савета 91/440, 95/18 и 2001/14 те из тог разлога нису увршћени у Нацрт закона. И други најчешћи предлози за измене појединих решења у Нацрту закона који су били предмет расправе на Радној групи која је радила на овом нацрту, детаљно су разматрани, цењени од стране свих стручних чланова Радне групе и на крају прихваћени у предложеној форми као нешто што можда не одговара сваком учеснику у потпуности али је прихватљиво решење за све стране. Из

наведеног разлога, ове примедбе нису прихваћене и предложене као део законских решења.

Нацрт закона о изменама и допунама Закона о железници био је разматран и од стране надлежних органа Европске комисије, чији су предлози и сугестије уважени, чиме се обезбедило и позитивно мишљење Канцеларије за европске интеграције.

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

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

Подзаконски акти чије је доношење предвиђено Предлогом закона о изменама и допунама Закона о железници су:

Министарство надлежно за послове саобраћаја, на захтев управљача путне инфраструктуре уз претходно прибављену сагласност управљача железничке инфраструктуре, доноси акт којим се отварају нови, укидају или реконструишу постојећи путни прелазни.

Министар надлежан за послове грађевинарства ближе уређује садржину техничке документације, процедуру издавања одобрења за извођење радова на реконструкцији железничке инфраструктуре и одобрења за њену употребу.

Министар уређује услове за изградњу, реконструкцију и одржавање туристичко-музејске железнице, као и услове организовања и регулисања јавног превоза на тој железници.

Рок за доношење наведених подзаконских аката није могуће одредити, обзиром да је он дефинисан тренутно важећим Законом о железници, а прелазне и завршне одредбе тог закона Предлогом о изменама и допунама Закона о железници нису мењане.

Мере за спровођење решења садржаних у овом закону нарочито укључују следеће мере и активности:

- регулаторне, доношењем подзаконских аката неопходних за пуну примену овог закона;
- институционалне;
- нерегулаторне мере, као што су употреба економских инструмената, тржишна решења, информационе и образовне кампање и активности;
- друге мере и активности које за циљ имају пуну примену законских решења и система контроле примене, што укључује мере за праћење остваривања зацртаних циљева.

ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА ЗАКОНА О ЖЕЛЕЗНИЦИ  
КОЈЕ СЕ МЕНЈАЈУ, ОДНОСНО ДОПУЊУЈУ

**Члан 2.**

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

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

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

**Члан 3.**

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

- 1) *градска железница* је железница са посебним саобраћајно-техничким особинама КАРАКТЕРИСТИКАМА, којом се врши јавни превоз на територији јединице локалне самоуправе, односно подручју насељених места у саставу јединице локалне самоуправе;
- 2) *додела трасе воза* је расподела капацитета јавне железничке инфраструктуре коју врши управљач инфраструктуре;
- 3) *железничка возна средства* су вучна, вучена и остала возила;
- 4) *железнички превозник* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који је регистрован за обављање делатности јавног превоза у железничком саобраћају и коме је издата лиценца за превоз, уз обавезу да обезбеди вучу возова или пружа само услугу вуче возова;
- 5) *железнички превозник за сопствене потребе* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља искључиво превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз;
- 6) *железничко подручје* је земљишни простор на коме се налазе железничка пруга, објекти, постројења и уређаји који непосредно служе за вршење железничког саобраћаја, простор испод мостова и вијадуката, као и простор изнад трасе тунела;
- 7) *жичара* је железница са посебним саобраћајно-техничким особинама, и може бити висећа жичара, успињача и вучница, којом се врши јавни превоз путника и робе или само путника, односно робе или лица и робе за сопствене потребе;
- 8) *загушена инфраструктура* је део железничке инфраструктуре за који се потражња за капацитетом инфраструктуре

не може у потпуности задовољити током одређених периода времена, па чак и након усклађивања различитих захтева за капацитетима инфраструктуре;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18) *капацитет инфраструктуре* је укупан број траса возова који се планира са постојећим стањем техничке поузданости и технолошке расположивости елемената инфраструктуре на одређеној прузи у одређеном периоду времена;

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

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

~~21) лиценца за управљање железничком инфраструктуром је исправа коју надлежни орган издаје привредном друштву чији је~~

~~оснивач Република Србија, другом привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику о стицању права на управљање јавном железничком инфраструктуром;~~

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

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

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

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

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

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

~~28) *обнова* је већа замена на елементима железничке инфраструктуре или железничким возним средствима којима се не мењају њихове основне карактеристике, већ се доводе у пројектовано стање;~~

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

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

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

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

33) *превоз за сопствене потребе* је превоз лица или робе који железнички превозник, привредно друштво, друго правно лице

или предузетник, ималац железничких возних средстава, врши тим средствима за потребе своје делатности;

34) *пружни појас* је земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 8 m, у насељеном месту 6 m, ~~рачунајући~~ МЕРЕЋИ од осе крајњих колосека, земљиште испод пруге и ваздушни простор у висини од 14 m. Пружни појас обухвата и земљишни простор службених места (станица, УКРСНИЦА, стајалишта, распутница, путних прелаза и слично) који обухвата све техничко - технолошке објекте, инсталације и приступно- пожарни пут до најближег јавног пута;

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

35А) РОБА ПОДРАЗУМЕВА СТВАРИ КОЈЕ СЕ ПРЕВОЗЕ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ РОБНОМ САОБРАЋАЈУ;

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

~~37) туристичко-музејска железница је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама, којом се врши превоз у туристичке сврхе, укључујући и превоз железничким возним средствима музејске вредности, под посебним условима прописаним упутством о вршењу саобраћаја на овим железницама;~~

37) ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА ЈЕ ЖЕЛЕЗНИЦА СА ПОСЕБНИМ САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКИМ КАРАКТЕРИСТИКАМА, КОЈОМ СЕ ВРШИ ЈАВНИ ПРЕВОЗ ПУТНИКА, УКЉУЧУЈУЋИ И ПРЕВОЗ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ВОЗНИМ СРЕДСТВИМА МУЗЕЈСКЕ ВРЕДНОСТИ;

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

39) *управљач инфраструктуре* је ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ, друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром;

40) ПУТНИ ПРЕЛАЗ ЈЕ МЕСТО УКРШТАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ КОЈА ПРИПАДА ЈАВНОЈ ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ, ИНДУСТРИЈСКОЈ ЖЕЛЕЗНИЦИ ИЛИ ИНДУСТРИЈСКОМ КОЛОСЕКУ И ПУТА У ИСТОМ НИВОУ, КОЈИ ОБУХВАТА И УКРШТАЊЕ ТИХ КОЛОСЕКА СА ПЕШАЧКОМ ИЛИ БИЦИКЛИСТИЧКОМ СТАЗОМ.

## II. УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ

### 1. Елементи железничке инфраструктуре

#### Члан 4.

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

Железничка инфраструктура обухвата и изграђени путни прелаз код укрштања железничке инфраструктуре и пута ~~изведен у истом нивоу~~ са обе стране колосека у ширини од три метра ~~рачунајући~~ од осе колосека, укључујући и простор између колосека када се на путном прелазу налази више колосека.

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

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

### 2. Врсте железничке инфраструктуре

#### Члан 5.

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

ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА ЈЕ ДЕО ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

## ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ

#### Члан 7.

Железничка инфраструктура је добро у општој употреби у својини Републике Србије, које могу користити железнички превозници и железнички превозници за сопствене потребе, под једнаким условима, у складу са овим законом.

Управљање железничком инфраструктуром је делатност од општег интереса.

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

ДЕЛАТНОСТ ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА МОЖЕ ОБАВЉАТИ ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ИЛИ ДРУШТВО КАПИТАЛА У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ПОЛОЖАЈ ЈАВНИХ ПРЕДУЗЕЋА.

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

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

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

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

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

Чланови органа управљања управљача инфраструктуре, као и виши руководећи кадар на пословима доделе капацитета инфраструктуре, утврђивања накнада за коришћење капацитета инфраструктуре, израде и објављивања реда вожње и израде Изјаве о мрежи, након престанка обављања тих послова, а које су обављали најмање две године, не могу бити именовани за чланове органа управљања привредних друштава која с управљачем инфраструктуре чине повезана друштва, у периоду од најмање две године.

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

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

#### Члан 8.

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

#### Члан 9.

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

ПОСЛОВИ УПРАВЉАЊА НА ДЕЛУ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗА КОЈУ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ НЕМА ЕКОНОМСКИ ИНТЕРЕС, ПРЕНОСЕ СЕ УПРАВЉАЧУ ИНФРАСТРУКТУРЕ КОГА ОСНИВА АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА, ОДНОСНО ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ.

Пренос права управљања из става 1. се односи на пруге од регионалног и локалног значаја.

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

На одлуку из става 3. овог члана, сагласност даје Влада.

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



### 3. Лиценца за управљање железничком инфраструктуром

#### Члан 10.

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

~~Услов који се односи на добар углед испуњен је ако:~~

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

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

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

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

~~Услов који се односи на стручност испуњен је ако подносилац захтева има управу, која поседује знање или искуство неопходно да на безбедан и поуздан начин обавља оперативну контролу и надзор над обављањем делатности које су наведене у лиценци, као и особље које је стручно и оспособљено за организовање и регулисање железничког саобраћаја и одржавање железничке инфраструктуре.~~

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

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

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

#### Члан 11.

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

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

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

**Члан 12.**

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

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

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

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

**Члан 13.**

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

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

**Члан 17.**

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

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

Уговором о коришћењу железничке инфраструктуре ближе се уређују међусобна права и обавезе између управљача инфраструктуре и лица из става 1. овог члана, а која се односе на гарантовање техничких и других услова за безбедно одвијање железничког саобраћаја, као и на плаћање накнада за коришћење железничке инфраструктуре и цена услуга.

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

МИНИСТАР БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ ЕЛЕМЕНТЕ УГОВОРА О КОРИШЋЕЊУ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

**Члан 18.**

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

Министар ближе прописује садржину и форму Изјаве о мрежи.

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

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

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

## **б) Додела капацитета инфраструктуре**

### **Члан 20.**

Капацитет инфраструктуре даје се на коришћење доделом трасе воза.

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

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

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

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

УПРАВЉАЧ УТВРЂУЈЕ ВИСИНУ ТРОШКОВА ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА И ОБЈАВЉУЈЕ ЈЕ НА СВОМ ВЕБ ПОРТАЛУ.

Захтев за доделу трасе воза садржи нарочито:

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

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

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

### **Члан 21.**

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

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

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

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

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

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

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

~~У СЛУЧАЈУ КАДА ЈЕ ТРАСА ВОЗА ДОДЕЉЕНА ПОДНОСИОЦУ ЗАХТЕВА КОЈИ НИЈЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ИЛИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ЗА СОПСТВЕНЕ ПОТРЕБЕ, УГОВОР О КОРИШЋЕЊУ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗАКЉУЧУЈУ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК КОГА АНГАЖУЈЕ ТАЈ ПОДНОСИЛАЦ ЗАХТЕВА.~~

~~У ПОГЛЕДУ ДЕЈСТВА И РАСКИДА УГОВОРА, НАКНАДЕ ШТЕТЕ И ДРУГИХ ПИТАЊА СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ ОДРЕДБЕ ЗАКОНА КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ ОБЛИГАЦИОНИ ОДНОСИ.~~

~~ПОДНОСИЛАЦ ЗАХТЕВА ЗА ДОДЕЛУ ТРАСЕ ВОЗА МОЖЕ ПОДНЕТИ ПРИГОВОР ДИРЕКЦИЈИ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ НА ОДЛУКУ УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ КОЈОМ СЕ ОДБИЈА ЊЕГОВ ЗАХТЕВ ЗА ДОДЕЛУ ТРАСЕ ИЛИ ПРОТИВ УТВРЂЕНИХ УСЛОВА ПОНУДЕ КАПАЦИТЕТА ИНФРАСТРУКТУРЕ, КАО И УКОЛИКО НИЈЕ ЗАДОВОЉАН ПОСТУПКОМ ДОДЕЛЕ ТРАСА ВОЗА И ЊЕГОВИМ ИСХОДОМ, УЗ ПЛАЋАЊЕ ТАКСЕ У ВИСИНИ АДМИНИСТРАТИВНЕ ТАКСЕ КОЈА СЕ НАПЛАЋУЈЕ ЗА ЖАЛБУ ОРГАНУ.~~

#### **Члан 24.**

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

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

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

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

~~У случају спорова који се односе на доделу капацитета инфраструктуре обезбеђује се систем решавања спорова како би се такви спорови решили~~

~~благовремено. Ако се овај систем примени, одлука се мора донети у року од 10 радних дана, без обзира на поступке по приговорима.~~

НЕ ДОВОДЕЋИ У ПИТАЊЕ ЕВЕНТУАЛНЕ ПОСТУПКЕ ПО ПРИГОВОРУ У СМISЛУ ЧЛ. 21. И 93. ЗАКОНА, У СЛУЧАЈУ СПОРОВА КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ДОДЕЛУ КАПАЦИТЕТА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОБЕЗБЕЂУЈЕ СЕ СИСТЕМ РЕШАВАЊА СПОРОВА КАКО БИ СЕ ТАКВИ СПОРОВИ РЕШИЛИ БЛАГОВРЕМЕННО. ОВАЈ СИСТЕМ РЕШАВАЊА СПОРОВА МОРА БИТИ НАВЕДЕН У ИЗЈАВИ О МРЕЖИ. АКО СЕ ОВАЈ СИСТЕМ ПРИМЕНИ, ОДЛУКА СЕ МОРА ДОНЕТИ У РОКУ ОД 10 РАДНИХ ДАНА.

#### Члан 29.

Корисник трасе воза плаћа управљачу инфраструктуре:

- 1) накнаду за Минимални пакет услуга, које обухватају:
  - ~~(1) управљање захтевима за капацитетом инфраструктуре,~~
  - (1) ОБРАДУ ЗАХТЕВА ЗА КАПАЦИТЕТОМ ИНФРАСТРУКТУРЕ,
  - (2) право да се користи додељени капацитет инфраструктуре,
  - (3) коришћење пруга, скретница и чворова,
  - ~~(4) управљање кретањем возова, укључујући сигнализацију, прописе, систем за оперативно праћење и комуникацију и пружање информација о кретању воза,~~
  - (4) РЕГУЛИСАЊЕ И УПРАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈЕМ ВОЗОВА, УКЉУЧУЈУЋИ СИГНАЛИЗАЦИЈУ, ПРОПИСЕ, СИСТЕМ ЗА ОПЕРАТИВНО ПРАЋЕЊЕ И КОМУНИКАЦИЈУ И ПРУЖАЊЕ ИНФОРМАЦИЈА О КРЕТАЊУ ВОЗА,
  - (5) обезбеђивање свих других информација неопходних за управљање саобраћајем за који је капацитет инфраструктуре додељен;
- 2) накнаду за приступ пругом до службених објеката, односно сервисних постројења, а што обухвата приступ:
  - (1) објектима за снабдевање горивом,
  - (2) путничким станицама, станичним зградама и другим објектима,
  - (3) теретним терминалима,
  - (4) ранжирним станицама,
  - (5) објектима за формирање возова,
  - (6) колосецима за гарирање,
  - (7) осталим техничким објектима за одржавање;
- 3) накнаду за коришћење службених објеката, односно сервисних постројења, а што обухвата:
  - (1) коришћење опреме за снабдевање електричном енергијом за вучу,
  - (2) коришћење постројења за снабдевање горивом,

- (3) коришћење путничких станица, станичних зграда и других објеката,
- (4) коришћење теретних терминала,
- (5) коришћење ранжирних станица,
- (6) коришћење постројења за формирање возова,
- (7) коришћење колосечних група за гарирање,
- (8) одржавање и других техничких постројења.

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5. Изградња и реконструкција железничке инфраструктуре

### Члан 45.

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

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

### Члан 49.

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

~~У ТОКУ ИЗВОЂЕЊА РАДОВА НА САНАЦИЈИ ПУТНИХ ПРЕЛАЗА, ИЗМЕНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА УПРАВЉА УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ, А ИЗМЕНОМ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА УПРАВЉА УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.~~

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

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

Размак између два укрштања железничке инфраструктуре и јавног пута не може да буде мањи од 2.000 m, ОСИМ У ИЗУЗЕТНИМ СЛУЧАЈЕВИМА КОЈЕ ПРОПИСУЈЕ МИНИСТАР.

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

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

### ЧЛАН 49А

АКО ДО УКРШТАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ПУТА ДОЂЕ ПО ЗАХТЕВУ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ, ПРИВРЕДНОГ ДРУШТВА ИЛИ ДРУГОГ ПРАВНОГ ЛИЦА ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИКА, ТРОШКОВЕ ИЗГРАДЊЕ НАДВОЖЊАКА, ПОДВОЖЊАКА, ОДНОСНО ПУТНОГ ПРЕЛАЗА, ТРОШКОВЕ ПОСТАВЉАЊА УРЕЂАЈА И НАПРАВА И ДРУГЕ ТРОШКОВЕ ОСИГУРАЊА БЕЗБЕДНОГ И НЕСМЕТАНОГ САОБРАЋАЈА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ, СНОСИ УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, ОДНОСНО ПОДНОСИЛАЦ ЗАХТЕВА.

**ЧЛАН 49Б**

МИНИСТАРСТВО, НА ЗАХТЕВ УПРАВЉАЧА ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ УЗ ПРЕТХОДНО ПРИБАВЉЕНУ САГЛАСНОСТ УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ДОНОСИ АКТ КОЈИМ СЕ ОТВАРАЈУ НОВИ, УКИДАЈУ ИЛИ РЕКОНСТРУИШУ ПОСТОЈЕЋИ ПУТНИ ПРЕЛАЗИ.

УКОЛИКО ЈЕ РАЗМАК ИЗМЕЂУ ДВА УКРШТАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ПУТА МАЊИ ОД 2000 М, ПОСТУПАК УКИДАЊА ПУТНОГ ПРЕЛАЗА СПРОВОДИ СЕ У СКРАЋЕНОМ ПОСТУПКУ.

**ЧЛАН 49В**

АКО СЕ ПУТНИ ПРЕЛАЗ ЗАМЕЊУЈЕ НАДВОЖЊАКОМ, ОДНОСНО ПОДВОЖЊАКОМ ИЛИ СЕ УКИДА ЗБОГ УСМЕРАВАЊА ПУТА, ТРОШКОВЕ ИЗМЕНА ИЗВРШЕНИХ ЗБОГ ТОГА НА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ И ПУТУ, АКО СЕ ДРУГАЧИЈЕ НЕ СПОРАЗУМЕЈУ, СНОСЕ:

1) УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ - АКО ЈЕ ТА ПРОМЕНА УСЛОВЉЕНА ПРЕТЕЖНО ПОТРЕБАМА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА;

2) УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ - АКО ЈЕ ТА ПРОМЕНА УСЛОВЉЕНА ПРЕТЕЖНО ПОТРЕБАМА ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА, А НА ПУТУ КОЈИ КОРИСТИ ПРЕТЕЖНО ОДРЕЂЕНО ПРЕДУЗЕЋЕ, ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИК ТРОШКОВЕ ИЗМЕНА НА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ И ПУТУ СНОСИ У ЦЕЛОСТИ ТО ПРЕДУЗЕЋЕ, ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИК.

У СЛУЧАЈУ СВИХ ДРУГИХ ПРОМЕНА У ВЕЗИ СА УКРШТАЊЕМ, УКЉУЧУЈУЋИ ПРИЛАГОЂАВАЊЕ И ПОБОЉШАЊЕ СИГУРНОСНИХ И ДРУГИХ УРЕЂАЈА, ТРОШКОВЕ ИЗМЕНА НА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ И ПУТУ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА СНОСЕ ЗАЈЕДНИЧКИ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ, УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ПРЕДУЗЕЋЕ, ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИК СРАЗМЕРНО ПОТРЕБАМА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ И ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ УСЛОВИЛЕ ТЕ ПРОМЕНЕ, АКО СЕ ДРУГАЧИЈЕ НЕ СПОРАЗУМЕЈУ.

**ЧЛАН 49Г**

АКО ИЗГРАДЊОМ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ДОЂЕ ДО ЊЕНОГ УКРШТАЊА СА ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ У НИВОУ, УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЈЕ ДУЖАН ДА ИЗГРАДИ ПУТ У ЗОНИ ПУТНОГ ПРЕЛАЗА.

АКО ИЗГРАДЊОМ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ДОЂЕ ДО ЊЕНОГ УКРШТАЊА СА ПУТНОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ У НИВОУ, ТРОШКОВЕ ИЗГРАДЊЕ ДЕЛА ПУТА У ЗОНИ ПУТНОГ ПРЕЛАЗА СНОСИ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

**Члан 50.**

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



~~пруге у појасу њеног основног правца, као и побољшавање параметара елемената железничке инфраструктуре.~~

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

РЕКОНСТРУКЦИЈОМ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, У СМISЛУ ОВОГ ЗАКОНА, СМАТРАЈУ СЕ И РАДОВИ КОЈИ МОГУ БИТИ ОД УТИЦАЈА НА СТАБИЛНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ, ОБЈЕКТА НА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ПРУЗИ, ИЗВОЂЕЊЕ РАДОВА НА ИЗГРАЂЕНОМ ОБЈЕКТУ КОЈИ ОДСТУПАЈУ ОД УСЛОВА ПОД КОЈИМА ЈЕ ОДОБРЕНА ИЗГРАДЊА И ПРОМЕНА ОСНОВНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ТРАСЕ ПРИ МЕЊАЊУ ПОЛОЖАЈА ТРАСЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ У ПОЈАСУ ЊЕНОГ ОСНОВНОГ ПРАВЦА, КАО И ПОБОЉШАВАЊЕ ПАРАМЕТАРА ЕЛЕМЕНАТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

РЕКОНСТРУКЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ВРШИ СЕ НА ОСНОВУ ОДОБРЕЊА ЗА РЕКОНСТРУКЦИЈУ КОЈЕ ИЗДАЈЕ МИНИСТАРСТВО НАДЛЕЖНО ЗА ПОСЛОВЕ ГРАЂЕВИНАРСТВА.

МИНИСТАР НАДЛЕЖАН ЗА ПОСЛОВЕ ГРАЂЕВИНАРСТВА БЛИЖЕ УРЕЂУЈЕ САДРЖИНУ ТЕХНИЧКЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ, ПРОЦЕДУРУ ИЗДАВАЊА ОДОБРЕЊА ЗА ИЗВОЂЕЊЕ РАДОВА НА РЕКОНСТРУКЦИЈИ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ОДОБРЕЊА ЗА ЊЕНУ УПОТРЕБУ.

РЕКОНСТРУКЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ВРШИ СЕ У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ, ТЕХНИЧКИМ ПРОПИСИМА И СТАНДАРДИМА.

#### **Члан 51.**

~~Реконструкција железничке инфраструктуре врши се у складу са:~~

~~1) законом, правилима и техничким нормативима;~~

~~2) материјалом и резервним деловима који су снабдевени документима којима се потврђује усаглашеност производа са прописаним техничким захтевима издатим од стране овлашћених предузећа и других правних лица.~~

~~Концесијом се стиче право на градњу нове железничке инфраструктуре. Право на доделу концесије има свако домаће или страно правно лице у складу са законом, којим се уређује питање концесије.~~

#### **ЧЛАН 52А**

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ И УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ДУЖНИ СУ ДА ЗАКЉУЧЕ УГОВОР КОЈИМ БЛИЖЕ УРЕЂУЈУ МЕЂУСОБНЕ ОДНОСЕ У ПОГЛЕДУ ПУТНИХ ПРЕЛАЗА И У ТИМ ОКВИРИМА УТВРЂУЈУ ВРСТУ И ОБИМ РАДОВА НА ОДРЖАВАЊУ КОЛОВОЗА И ВРЕМЕ ИЗВОЂЕЊА ТИХ РАДОВА, ВИСИНУ ТРОШКОВА ЗА ОСИГУРАЊЕ БЕЗБЕДНОГ И НЕСМЕТАНОГ САОБРАЋАЈА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ, НАЧИН ПЛАЋАЊА ТРОШКОВА И РЕГУЛИШУ ДРУГА ПИТАЊА ИЗ ТИХ ОДНОСА.

УГОВОР ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА МОРА БИТИ ПОТПИСАН НАЈКАСНИЈЕ ДО 15. ФЕБРУАРА ЗА ТЕКУЋУ ГОДИНУ.

УГОВОР ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ЗАКЉУЧУЈЕ СЕ НА НЕОДРЕЂЕНО ВРЕМЕ, УЗ ОБАВЕЗУ УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ ДА О ПРОМЕНИ ТЕХНИЧКИХ ПОДАТАКА ГОДИШЊЕ ОБАВЕШТАВА УПРАВЉАЧА ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ .

**Члан 53.**

~~Одржавање железничке инфраструктуре обухвата редовно одржавање и обнову.~~

ОДРЖАВАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ОБУХВАТА ТЕКУЋЕ (РЕДОВНО) ОДРЖАВАЊЕ И ВАНРЕДНО ОДРЖАВАЊЕ (САНАЦИЈУ И АДАПТАЦИЈУ).

**Члан 55.**

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

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

РАДОВИ НА САНАЦИЈИ И АДАПТАЦИЈИ СЕ ИЗВОДЕ РАДИ ГЛАВНЕ ОПРАВКЕ ПОСТОЈЕЋЕ ГРАЂЕВИНСКЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ СА ЦИЉЕМ ПОНОВНОГ ПОСТИЗАЊА ПРОЈЕКТОВАНИХ ПАРАМЕТАРА.

**ЧЛАН 55А**

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ, 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.

ТРОШКОВЕ ОДРЖАВАЊА ПУТНОГ ПРЕЛАЗА И ТРОШКОВЕ ОСИГУРАЊА БЕЗБЕДНОГ И НЕСМЕТАНОГ САОБРАЋАЈА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ СНОСЕ:

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 ИНФРАСТРУКТУРЕ;

2) ТРОШКОВЕ ОДРЖАВАЊА КОЛОВОЗА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ И САОБРАЋАЈНИХ ЗНАКОВА НА ПУТЕВИМА КОЈИ УПОЗОРАВАЈУ УЧЕСНИКЕ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ НА ПУТНИ ПРЕЛАЗ - УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ;

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 СНОСЕ ЗАЈЕДНО, НА РАВНЕ ДЕЛОВЕ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ И УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ СНОСИ У ЦЕЛИНИ ТРОШКОВЕ ЗА УПРАВЉАЊЕ УРЕЂАЈИМА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ, У СТАНИЧНОМ ПОДРУЧЈУ, ОДНОСНО ОД УЛАЗНОГ СИГНАЛА СА ЈЕДНЕ СТРАНЕ ДО УЛАЗНОГ СИГНАЛА СА ДРУГЕ СТРАНЕ СЛУЖБЕНОГ МЕСТА.

АКО НЕКАТЕГОРИСАНИ ПУТ КОРИСТИ ПРЕТЕЖНО ОДРЕЂЕНО ПРЕДУЗЕЋЕ, ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИК, ТРОШКОВЕ ОДРЖАВАЊА КОЛОВОЗА И ОСИГУРАЊА БЕЗБЕДНОГ И НЕСМЕТАНОГ САОБРАЋАЈА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ ИЗ СТАВА 2. ТАЧ. 2) И 3) ОВОГ ЧЛАНА СНОСИ У ЦЕЛИНИ ТО ПРЕДУЗЕЋЕ, ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИК.

КОД КАТЕГОРИСАНИХ ПУТЕВА УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ И УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ПОСТУПАЈУ У СКЛАДУ СА ОДРЕДБАМА СТАВА 2. ТАЧ. 2) И 3) ОВОГ ЧЛАНА.

#### **ЧЛАН 55Б**

О ОДРЖАВАЊУ ДЕЛА ПУТНОГ ПРЕЛАЗА, КАО И О ОСИГУРАЊУ БЕЗБЕДНОГ И НЕСМЕТАНОГ САОБРАЋАЈА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ, СТАРА СЕ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ С ТИМ ДА СЕ КОЛОВОЗ НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ МОРА ОДРЖАВАТИ ТАКО ДА СЕ ПРЕКО ЊЕГА МОЖЕ ВРШИТИ БЕЗБЕДАН И НЕСМЕТАН ДРУМСКИ САОБРАЋАЈ.

ОСТАЛЕ ДЕЛОВЕ ПУТА СА ОБЕ СТРАНЕ ПУТНОГ ПРАВЦА ОДРЖАВА УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА НАЧИН КОЈИ ОМОГУЋАВА БЕЗБЕДАН И НЕСМЕТАН ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ.

#### **ЧЛАН 55В**

АКО ЖЕЛЕЗНИЧКУ ИНФРАСТРУКТУРУ ТРЕБА САНИРАТИ ИЛИ АДАПТИРАТИ ЗБОГ ИЗГРАДЊЕ ДРУГОГ ОБЈЕКТА (ЈАВНИ ПУТ, РУДНИК, КАМЕНОЛОМ, АКУМУЛАЦИОНО ЈЕЗЕРО, АЕРОДРОМ И СЛ.), ДЕО ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ КОЈИ СЕ САНИРА ИЛИ АДАПТИРА МОРА БИТИ ИЗГРАЂЕН СА ЕЛЕМЕНТИМА КОЈИ ОДГОВАРАЈУ КАТЕГОРИЈИ ТЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, БЕЗ ОБЗИРА НА СТВАРНО СТАЊЕ У КОМЕ СЕ НАЛАЗИЛА У МОМЕНТУ САНАЦИЈЕ ИЛИ АДАПТАЦИЈЕ.

ТРОШКОВЕ САНИРАЊА ИЛИ АДАПТИРАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА СНОСИ ИНВЕСТИТОР ОБЈЕКТА ЗБОГ ЧИЈЕ ИЗГРАДЊЕ СЕ ВРШИ САНИРАЊЕ ИЛИ АДАПТИРАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, АКО СЕ ДРУГАЧИЈЕ НЕ СПОРАЗУМЕЈУ ИНВЕСТИТОР И УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

#### **Члан 56.**

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

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

~~О одржавању дела путног прелаза из члана 4. став 2. овог закона, као и о осигурању безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, стара се управљач инфраструктуре с тим да се коловоз на путном прелазу мора одржавати тако да се преко њега може вршити безбедан и несметан друмски саобраћај.~~

~~Остале делове пута са обе стране путног правца на путном прелазу одржава управљач путева, на начин који омогућава безбедан и несметан железнички саобраћај.~~

ОДРЖАВАЊЕ ЗАЈЕДНИЧКИХ СТУБОВА И ЗАЈЕДНИЧКИХ КОНСТРУКЦИЈА НА МОСТУ ИЗГРАЂЕНОМ ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКУ ИНФРАСТРУКТУРУ И ЈАВНИ ПУТ ВРШИ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СКЛАДУ СА САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКИМ ПРОПИСИМА И СТАНДАРДИМА. О КОЛОВОЗНОЈ КОНСТРУКЦИЈИ ПУТА СТАРА СЕ УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, ДОК СЕ О КОЛОСЕКУ БРИНЕ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

ТРОШКОВЕ ОДРЖАВАЊА ЗАЈЕДНИЧКИХ СТУБОВА И КОНСТРУКЦИЈЕ НА МОСТУ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, СНОСЕ У ЈЕДНАКИМ ИЗНОСИМА УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ И УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

О ОДРЖАВАЊУ ДЕЛА ПУТНОГ ПРЕЛАЗА ИЗ ЧЛАНА 4. СТАВ 2. ОВОГ ЗАКОНА, КАО И О ОСИГУРАЊУ БЕЗБЕДНОГ И НЕСМЕТАНОГ САОБРАЋАЈА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ, У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 49. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА СТАРА СЕ УПРАВЉАЧ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, С ТИМ ДА СЕ КОЛОВОЗ НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ МОРА ОДРЖАВАТИ ТАКО ДА СЕ ПРЕКО ЊЕГА МОЖЕ ВРШИТИ БЕЗБЕДАН И НЕСМЕТАН ДРУМСКИ САОБРАЋАЈ.

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ И УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ДУЖНИ СУ ДА ЗАКЉУЧЕ УГОВОР КОЈИМ ЋЕ ПРЕЦИЗНО БИТИ ДЕФИНИСАНА МЕЂУСОБНА ПРАВА И ОБАВЕЗЕ О ОДРЖАВАЊУ:

1) ЗАЈЕДНИЧКИХ СТУБОВА, ЗАЈЕДНИЧКИХ КОНСТРУКЦИЈА И ОДРЖАВАЊУ И РУКОВАЊУ УРЕЂАЈИМА ЗА УПРАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈЕМ - СНОСЕ У ЈЕДНАКИМ ИЗНОСИМА УПРАВЉАЧ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ;

2) КОЛОВОЗНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ ПУТА НА МОСТУ, КАО И РАСТОЈАЊА ИЗМЕЂУ ГЛАВНЕ ШИНЕ И КОНСТРУКЦИЈЕ КОЛОВОЗА - СНОСИ УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

УГОВОР ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА ЗАКЉУЧУЈЕ СЕ НА НЕОДРЕЂЕНО ВРЕМЕ, УЗ ОБАВЕЗУ УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ ДА О ПРОМЕНИ ТЕХНИЧКИХ ПОДАТАКА ГОДИШЊЕ ОБАВЕСТИ УПРАВЉАЧА ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

ОСТАЛЕ ДЕЛОВЕ ПУТА СА ОБЕ СТРАНЕ ПУТНОГ ПРАВЦА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ ОДРЖАВА УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, НА НАЧИН КОЈИ ОМОГУЋАВА БЕЗБЕДАН И НЕСМЕТАН ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ.

## **7. Заштита железничке инфраструктуре**

### **Члан 58.**

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

У инфраструктурном појасу могу се постављати каблови, електрични водови ниског напона за осветљавање, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водови, трамвајски и тролејбуски контактни водови и постројења, канализације и цевоводи и други водови и слични објекти и постројења на

основу издате сагласности управљача инфраструктуре, која се издаје у форми решења.

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗАКЉУЧУЈЕ УГОВОР О ПРАВУ СЛУЖБЕНОСТИ ПРОЛАЗА НА НЕОДРЕЂЕНО ВРЕМЕ, А ВИСИНУ НАКНАДЕ УТВРЂУЈЕ ПОСЕБНИМ АКТОМ.

УГОВОР О ПРАВУ СЛУЖБЕНОСТИ ПРОЛАЗА ЗАКЉУЧУЈЕ СЕ ИЗМЕЂУ УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ И УПРАВЉАЧА КОМУНАЛНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СЛУЧАЈЕВИМА ИЗГРАДЊЕ, РЕКОНСТРУКЦИЈЕ, АДАПТАЦИЈЕ И САНАЦИЈЕ КОМУНАЛНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

УГОВОР О ПРАВУ СЛУЖБЕНОСТИ ПРОЛАЗА ЗАКЉУЧУЈЕ СЕ ИЗМЕЂУ УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ И УПРАВЉАЧА ИНДУСТРИЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ И ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА У СЛУЧАЈЕВИМА ИЗГРАДЊЕ И РЕКОНСТРУКЦИЈЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИНДУСТРИЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ И ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА.

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

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

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

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

## **Градска железница, туристичко-музејска железница, метро и жичара**

### **9. МЕТРО, ЖИЧАРА И ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА**

#### **Члан 63.**

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

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

МЕТРО, УСЛОВИ ЗА ИЗГРАДЊУ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ И ОДРЖАВАЊЕ, КАО И УСЛОВИ ЗА ОРГАНИЗОВАЊЕ ПРЕВОЗА МЕТРООМ, УРЕЂУЈУ СЕ ПОСЕБНИМ ЗАКОНОМ.

ЖИЧАРА, УСЛОВИ ЗА ИЗГРАДЊУ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ И ОДРЖАВАЊЕ, КАО И УСЛОВИ ЗА ОРГАНИЗОВАЊЕ ПРЕВОЗА НА ЖИЧАРАМА, УРЕЂУЈЕ СЕ ПОСЕБНИМ ЗАКОНОМ.

МИНИСТАР УРЕЂУЈЕ УСЛОВЕ ЗА ИЗГРАДЊУ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ И ОДРЖАВАЊЕ ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ, КАО И УСЛОВЕ ОРГАНИЗОВАЊА И РЕГУЛИСАЊА ЈАВНОГ ПРЕВОЗА НА ТОЈ ЖЕЛЕЗНИЦИ.

## **10. Индустијска железница и индустијски колосек**

### **Члан 64.**

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

Индустијска железница може бити прикључена на железничку инфраструктуру управљача инфраструктуре.

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

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

ПРИКЉУЧЕЊЕ ИНДУСТРИЈСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА И ИНДУСТРИЈСКИХ КОЛОСЕКА ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА И ОДРЖАВАЊА ОДВОЈНИХ СКРЕТНИЦА УРЕЂУЈУ УГОВОРМ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ПРИВРЕДНО ДРУШТВО, ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИК ЧИЈА ЈЕ ИНДУСТРИЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА, ОДНОСНО ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕК ПРИКЉУЧЕН.

ОДРЖАВАЊЕ ОДВОЈНИХ СКРЕТНИЦА ВРШИ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ, А ТРОШКОВЕ ОДРЖАВАЊА СНОСИ ВЛАСНИК ИНДУСТРИЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ, ОДНОСНО ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА.

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ СВОЈИМ АКТОМ УТВРЂУЈЕ ВИСИНУ НАКНАДЕ ТРОШКОВА ЗА ОДРЖАВАЊЕ ОДВОЈНИХ СКРЕТНИЦА.

КОД ИЗГРАДЊЕ НОВОГ, РЕКОНСТРУКЦИЈЕ И ДОГРАДЊЕ ПОСТОЈЕЋЕГ ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА, ВЛАСНИК ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА И УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ УГОВОРМ О КОНСТИТУИСАЊУ ПРАВА СЛУЖБЕНОСТИ ПРОЛАЗА ДЕФИНИШУ УСЛОВЕ ЗА ИЗВОЂЕЊЕ РАДОВА.

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

Железнички превозник, привредно друштво, друго правно лице или предузетник, власник, односно ималац индустијске железнице мора да има

сертификат о безбедности за управљање индустријском железницом, који се издаје у складу са прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.

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

~~Дирекција за железнице прописује садржину акта из ст. 5. и 7. овог члана.~~

Дирекција за железнице прописује садржину акта из ст. 8. и 10. овог члана.

## 11. КОНЦЕСИЈА И ЈАВНО-ПРИВАТНО ПАРТНЕРСТВО

### ЧЛАН 64А

КОНЦЕСИЈА И ЈАВНО-ПРИВАТНО ПАРТНЕРСТВО МОГУ СЕ ДАВАТИ ЗА ИЗГРАДЊУ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ И УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ, У СКЛАДУ СА ПРОПИСИМА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈУ ЈАВНО-ПРИВАТНО ПАРТНЕРСТВО И КОНЦЕСИЈА.

### 2. Лиценца за превоз

#### Члан 66.

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

ЛИЦЕНЦА ЗА ПРЕВОЗ ИЗДАЈЕ СЕ ПРИВРЕДНОМ ДРУШТВУ, ДРУГОМ ПРАВНОМ ЛИЦУ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИКУ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН ЗА ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА, КАО И ПРЕВОЗА ЗА СОПСТВЕНЕ ПОТРЕБЕ, ОСНОВАНОМ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, КОЈИ ПРУЖИ ДОКАЗЕ О ИСПУЊАВАЊУ УСЛОВА КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ДОБАР УГЛЕД, ФИНАНСИЈСКУ СПОСОБНОСТ, СТРУЧНОСТ И ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ, У СКЛАДУ СА ОВИМ ЗАКОНОМ.

Услов који се односи на добар углед испуњен је ако:

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Члан 70.

Железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе, коме је суспендована или одузета лиценца за превоз, не могу обављати превоз путника и робе у железничком саобраћају, ОСИМ У СЛУЧАЈУ ИЗ ЧЛАНА 68. СТАВ 4. ЗАКОНА.

#### Члан 80.

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

ТОВАРНЕ ЈЕДИНИЦЕ ИЛИ ДРУМСКА ВОЗИЛА НАТОВАРЕНИ НА ЖЕЛЕЗНИЧКА ВОЗНА СРЕДСТВА, КОЈА ПРЕКОРАЧУЈУ ПРОПИСАНЕ ДИМЕНЗИЈЕ МОГУ СЕ ПРЕВОЗИТИ ПОД УСЛОВИМА КОЈЕ УТВРЂУЈЕ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

#### Члан 81.

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

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

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

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

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

#### Члан 86.

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



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

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

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

#### **Члан 88.**

Уговор о обавези јавног превоза може се доделити:

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

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

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

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

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

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

### **IV. ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ**

#### **1. Статус и послови Дирекције за железнице**

##### **Члан 91.**

Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), као посебна организација, обавља послове државне управе у области железнице утврђене

овим законом, као и законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају.

Седиште Дирекције је у Београду.

Дирекција има статус правног лица.

ДИРЕКТОР ДИРЕКЦИЈЕ НАЈМАЊЕ ГОДИНУ ДАНА ПО РАЗРЕШЕЊУ СА ДУЖНОСТИ НЕ МОЖЕ БИТИ АНГАЖОВАН ПО БИЛО КОМ ОСНОВУ НА СТРУЧНИМ ИЛИ УПРАВЉАЧКИМ ПОСЛОВИМА У ПРЕДУЗЕЋИМА ИЛИ ТЕЛИМА КОЈА СУ ПРЕДМЕТ РЕГУЛИСАЊА ТРЖИШТА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ УСЛУГА.

#### Члан 92.

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

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

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

- 1) доноси подзаконске акте на основу овлашћења из овог закона и закона којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;
- 2) учествује у међународној сарадњи у области железничког саобраћаја коју остварује Министарство, са:

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

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

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

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

#### Члан 94.

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

1) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром;

2) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њему;

~~3) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, чинилаца интероперабилности и других елемената структурних подсистема у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;~~

3) ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ СТРУКТУРНИХ ПОДСИСТЕМА, У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ БЕЗБЕДНОСТ И ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ;

4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним условима у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;

5) одобравање пуштања у рад нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничком спецификацијом за интероперабилност, као и возила увезених из иностранства;

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

7) 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;

~~8) води евиденцију о свим ванредним ситуацијама у железничком саобраћају;~~

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

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

ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА У ПРЕТХОДНОЈ ГОДИНИ ДОСТАВЉА СЕ НА НАЧИН ПРОПИСАН ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ БЕЗБЕДНОСТ И ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ.

#### **Члан 95.**

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

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

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

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

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

У поступку по приговору подносиоца захтева за доделу трасе воза на одлуку управљача инфраструктуре којом се одбија његов захтев за доделу трасе или против утврђених услова понуде капацитета инфраструктуре, Дирекција може решењем утврдити да нема основа за измену одлуке

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

АДМИНИСТРАТИВНО ИЗВРШЕЊЕ РЕШЕЊА ИЗ СТ. 5. И 6. ОВОГ ЧЛАНА СПРОВОДИ ДИРЕКЦИЈА У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ОПШТИ УПРАВНИ ПОСТУПАК.

ДИРЕКЦИЈА ЈЕ ОВЛАШЋЕНА ДА ПОДНЕСЕ ЗАХТЕВ ЗА ПОКРЕТАЊЕ ПРЕКРШАЈНОГ ПОСТУПКА ЗБОГ НЕПОСТУПАЊА ПО ЗАХТЕВУ ДИРЕКЦИЈЕ ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА И ЗБОГ НЕПОСТУПАЊА У СКЛАДУ СА РЕШЕЊИМА ДИРЕКЦИЈЕ ИЗ СТ. 5. И 6. ОВОГ ЧЛАНА.

## **2. Финансирање Дирекције**

### **Члан 97.**

~~Средства за рад Дирекције обезбеђују се из следећих извора:~~

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

СРЕДСТВА ЗА РАД ДИРЕКЦИЈЕ ОБЕЗБЕЂУЈУ СЕ ИЗ:

- 1) БУЏЕТА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ;
- 2) ДРУГИХ ИЗВОРА У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ.

## **VI. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ**

### **Члан 107.**

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

- 1) ако није рачуноводствено раздвојено од привредних субјеката који обављају делатност превоза путника и робе (члан 7. став 5);
- 2) ако није независан у процесу одлучивања у складу са чланом 7. став 6. овог закона;
- 3) ако је члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга, односно члан органа управљања његовог контролног друштва истовремено члан органа управљања управљача инфраструктуре у смислу члана 7. став 7. овог закона;
- 4) ако је члан органа управљања управљача инфраструктуре или члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга истовремено и члан органа управљања њиховог контролног привредног друштва у смислу члана 7. став 8. овог закона;
- 4А) АКО УПРАВЉА ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ, А НЕМА СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ, ИЗДАТ ОД ДИРЕКЦИЈЕ (ЧЛАН 7. СТАВ 10);

5) ако чланови органа управљања управљача инфраструктуре, као и виши руководећи кадар на пословима доделе капацитета инфраструктуре, утврђивања накнада за коришћење капацитета инфраструктуре, израде и објављивања реда вожње и израде Изјаве о мрежи након престанка обављања тих послова буду именовани за чланове органа управљања привредних

друштва која с управљачем инфраструктуре чине повезана друштва супротно члану 7. став 9. овог закона;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19) ако поступа супротно одредби члана 23. став 5. овог закона;

20) ако се не придржава временског плана доделе капацитета инфраструктуре у складу са чланом 23. став 6. овог закона;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

42А) АКО СА УПРАВЉАЧЕМ ИНФРАСТРУКТУРЕ НЕ ЗАКЉУЧИ УГОВОР ИЗ ЧЛАНА 56. СТАВ 4;

42Б) АКО СА УПРАВЉАЧЕМ ИНФРАСТРУКТУРЕ НЕ ЗАКЉУЧИ УГОВОР ЗА КОНСТИТУИСАЊЕ ПРАВА СЛУЖБЕНОСТИ ПРОЛАЗА (ЧЛАН 58. СТ. 4. И 5);

42В) АКО СА УПРАВЉАЧЕМ ИНФРАСТРУКТУРЕ НЕ ЗАКЉУЧИ УГОВОР ЗА ОДРЖАВАЊЕ ОДВОЈНИХ СКРЕТНИЦА (ЧЛАН 64. СТАВ 4);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА КАЗНИЋЕ СЕ ОДГОВОРНО ЛИЦЕ ПРИВРЕДНОГ ДРУШТВА ИЛИ ДРУГОГ ПРАВНОГ ЛИЦА НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 30.000 ДО 100.000 ДИНАРА.

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

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

#### **Члан 110.**

Прописи за извршавање овог закона донеће се у року од ~~три месеца~~ ДВЕ ГОДИНЕ од дана ступања на снагу овог закона.

#### **Члан 111.**

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



ИЗЈАВА  
О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРЕДЛОГА ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА  
ЗАКОНА О ЖЕЛЕЗНИЦИ  
СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

**1. Овлашћени предлагач прописа - Влада**

Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

**2. Назив прописа**

Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници

Draft law on Amendments to the Law on Railways

**3. Усклађеност прописа са одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум), односно са 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 односи на нормативну саржину прописа**

Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 6.

Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108.

**б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума 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. – потпуно усклађено

Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 6. – делимично усклађено

Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108. – делимично усклађено

**г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума и Прелазног споразума**

Потпуна усклађеност са чланом 61. став 1. тачка 6. и чланом 108. Споразума оствариће се након доношења планираног сета закона и подзаконских аката из области железнице.

**д) Веза са Националним програмом за интеграцију Републике Србије у Европску унију**

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

Измене и допуне Закона о железници су планиране у НПАА и оне су у вези са доношењем прописа под шифром 2014-97 планираним за IV/2017, али ће пропис бити донет раније.

**4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније**

**а) Навођење примарних извора права ЕУ и усклађеност са њима**

Уговор о функционисању Европске уније, Део трећи, Политике заједнице и унутрашње мере, Наслов VI – Транспорт, члан 91. став 1. тачка ц) и д) – делимично усклађена

**б) Навођење секундарних извора права ЕУ и усклађеност са њима**

1. ДИРЕКТИВА (ЕУ) бр. 2012/34 ЕВРОПСКОГ ПАРЛАМЕНТА И САВЕТА од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје (прерађен текст), Службени лист број L 315, 14.12.2012.  
DIRECTIVE (EC) No 2012/34 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast), OJ L 343/32, 14.12.2012.

CELEX 2012L0034  
Делимично усклађено

**в) Навођење осталих извора права ЕУ и усклађеност са њима**

Нема других извора

### **г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност**

Делимична усклађеност са Уговором о функционисању Европске уније, Део трећи, Политике заједнице и унутрашње мере, Наслов VI – Транспорт, члан 91. став 1. тачка ц) и д) узрокована је због примењене правне технике по којој Предлог закона садржи опште норме док је промулгација комплетне правне садржине секундарних извора предвиђена да се врши подзаконским актима.

У односу на секундарне изворе права ЕУ, разлози делимичне усклађености су исти као и када су у питању разлози делимичне усклађености са Уговором о функционисању ЕУ.

Потпуна усклађеност са преосталим одредбама ЕУ биће постигнута доношењем подзаконских прописа планираних за 2017. годину.

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

Потпуну усклађеност је могуће остварити приступањем Европској унији.

**5. Уколико не постоје одговарајући прописи Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност треба констатовати ту чињеницу. У овом случају није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа.**

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

Не

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

Не

**8. Учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености**

Приликом израде Предлога закона консултоване су Европска комисија и њене стручне службе, чији су коментари узети у обзир приликом припреме финалне верзије закона.

|   |                  |   |                  |                          |   |                         |
|---|------------------|---|------------------|--------------------------|---|-------------------------|
| 1. Назив прописа Европске уније :<br>ДИРЕКТИВА (ЕУ) бр. 2012/34 ЕВРОПСКОГ ПАРЛАМЕНТА И САВЕТА од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје (прерађен текст), Службени лист број L 315, 14.12.2012.<br>DIRECTIVE (EC) No 2012/34 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast), OJ L 343/32, 14.12.2012. |                  | 32012L0034  |                  |                          |   |                         |
| 3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа:   |                  | 4. Датум израде табеле:   |                  |                          |   |                         |
| Овлашћени предлагач: Влада<br>Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре   |                  | 1.6.2015.   |                  |                          |   |                         |
| 5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:<br>Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници (консолидована верзија)<br>Draft Law Amending Law on Railway (consolidated versions)  |                  | 6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2014-97 |                  |                          |   |                         |
| 7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:   |                  |   |                  |                          |   |                         |
| а)  | а1)              | б)  | б1)              | в)                       | г)  | д)                      |
| Одредба прописа са ЕУ   | Садржина одредбе | Одредбе прописа Р. Србије   | Садржина одредбе | Усклађеност <sup>1</sup> | Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост | Напомена о усклађености |

<sup>1</sup> Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

|       |   |  |  |    |  |   |
|-------|---|--|--|----|--|---|
| 1. 1. | <p>This Directive lays down:</p> <p>(a) the rules applicable to the management of railway infrastructure and to rail transport activities of the railway undertakings established or to be established in a Member State as set out in Chapter II;</p> <p>(b) the criteria applicable to the issuing, renewal or amendment of licences by a Member State intended for railway undertakings which are or will be established in the Union as set out in Chapter III;</p> <p>(c) the principles and procedures applicable to the setting and collecting of railway infrastructure charges and the allocation of railway infrastructure capacity as set out in Chapter IV.</p> |  |  | ПУ | <p>Закон не садржи посебну одредбу одговарајуће садржине, међутим из текста закона се види да је предмет регулација материја која је предмет ове директиве.</p>                    | <p>Закон о железници („Службени гласник РС”, број 45/13) делимично је хармонизован са Директивама 2001/14/ЕЗ, 95/18/ЕЗ и 91/440/ЕЕЗ, са њиховим последњим изменама, а ове директиве су обједињене и прерађене Директивом 2012/34/ЕУ, која предвиђа значајне новине, са којима тек предстоји усклађивање националног законодавства. Хармонизација са овом директивом планирана је за IV квартал 2017. године (НПАА).</p> |
| 1.2.  | <p>This Directive applies to the use of railway infrastructure for domestic and international rail services.</p>  |  |  | ДУ | <p>Закон регулише успостављање националног тржишта и коришћење инфраструктуре са тог аспекта, а материја која се односи на отварање тржишта железничких услуга са међународног</p> | <p>Усклађеност са делом одредбе којим се успоставља национално тржиште и коришћење инфраструктуре са тог аспекта, је прожето кроз дух закона.</p>   |

|    |   |  |  |    |  |  |
|----|---|--|--|----|--|--|
|    |   |  |  |    | аспекта ће бити регулисана у даљем процесу хармонизације.                                  |  |
| 2. | <p>1. Chapter II shall not apply to railway undertakings which only operate urban, suburban or regional services on local and regional stand-alone networks for transport services on railway infrastructure or on networks intended only for the operation of urban or suburban rail services.</p> <p>Notwithstanding the first subparagraph, when such a railway undertaking is under the direct or indirect control of an undertaking or another entity performing or integrating rail transport services other than urban, suburban or regional services, Articles 4 and 5 shall apply. Article 6 shall also apply to such a railway undertaking with regard to the relationship between the railway undertaking and the undertaking or entity which controls it directly or indirectly.</p> <p>2. Member States may exclude the following from the application of Chapter III:</p> <p>(a) undertakings which only operate rail passenger services on local and regional stand-alone railway infrastructure;</p> <p>(b) undertakings which only operate urban or suburban rail passenger services;</p> <p>(c) undertakings which only operate</p> |  |  | НУ | Законом нису предвиђена изузећа, имајући у виду стање тржишта железничких услуга у Србији. |  |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>regional rail freight services;</p> <p>(d) undertakings which only operate freight services on privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.</p> <p>3. Member States may exclude the following from the application of Articles 7, 8 and 13 and Chapter IV:</p> <p>(a) local and regional stand-alone networks for passenger services on railway infrastructure;</p> <p>(b) networks intended only for the operation of urban or suburban rail passenger services;</p> <p>(c) regional networks which are used for regional freight services solely by a railway undertaking that is not covered under paragraph 1 until capacity on that network is requested by another applicant;</p> <p>(d) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.</p> <p>4. Without prejudice to paragraph 3, Member States may exclude local and regional railway infrastructures which do not have any strategic importance for the functioning of the rail market from the application of Article 8(3) and local railway infrastructures which do not have any strategic importance for the functioning of the rail market from the application of Chapter IV. Member States shall notify the Commission of their intention to</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>exclude such railway infrastructures. In accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2), the Commission shall decide whether such railway infrastructure may be considered to be without any strategic importance taking into account the length of railway lines concerned, their level of use and the traffic volume potentially impacted.</p> <p>5. Member States may exclude from the application of Article 31(5) vehicles operated or intended to be operated from and to third countries, running on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union.</p> <p>6. Member States may decide time periods and deadlines for the schedule for capacity allocation which are different from those referred to in Article 43(2), point 2(b) of Annex VI and points 3, 4 and 5 of Annex VII if the establishment of international train paths in cooperation with infrastructure managers of third countries on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union has a significant impact on the schedule for capacity allocation in general.</p> <p>7. Member States may decide to publish the charging framework and charging rules applicable specifically to international freight services from and to third countries operated on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union with different instruments and deadlines than</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|



|         |  |        |  |    |  |  |
|---------|--|--------|--|----|--|--|
|         | <p>those provided under Article 29(1) where this is required to ensure fair competition.</p> <p>8. Member States may exclude from the application of Chapter IV railway infrastructure, whose track gauge is different from the main rail network within the Union, and which connects cross-border stations of a Member State to the territory of a third country.</p> <p>9. This Directive shall not apply to undertakings the business of which is limited to providing solely shuttle services for road vehicles through undersea tunnels or to transport operations in the form of shuttle services for road vehicles through such tunnels except Article 6(1) and (4) and Articles 10, 11, 12 and 28.</p> <p>10. Member States may exclude from the application of Chapter II, with the exception of Article 14, and Chapter IV, any railway service carried out in transit through the Union.</p> <p>11. Member States may exclude from the application of Article 32(4) trains not equipped with the European Train Control System (ETCS) and used for regional passenger services which have been placed into service for the first time before 1985.</p> |        |  |    |  |  |
| 3. 1.1. | 'railway undertaking' means any public or private undertaking licensed according to this Directive, the principal business of which is to provide services for the transport of  | 3.1.4. | железнички превозник је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који је регистрован за обављање делатности јавног | ПУ |  |  |

|        |  |         |   |    |  |  |
|--------|--|---------|---|----|--|--|
|        | goods and/or passengers by rail with a requirement that the undertaking ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;  |         | превоза у железничком саобраћају и коме је издата лиценца за превоз, уз обавезу да обезбеди вучу возова или пружа само услугу вуче возова;  |    |  |  |
| 3.1.2. | 'infrastructure manager' means any body or firm responsible in particular for establishing, managing and maintaining railway infrastructure, including traffic management and control-command and signalling; the functions of the infrastructure manager on a network or part of a network may be allocated to different bodies or firms; | 2.1     | Управљање јавном железничком инфраструктуром, у смислу овог закона је: одржавање јавне железничке инфраструктуре; организовање и регулисање железничког саобраћаја; обезбеђење приступа и коришћења јавне железничке инфраструктуре свим заинтересованим железничким превозницима, као и правним и физичким лицима која обављају превоз за сопствене потребе; заштита јавне железничке инфраструктуре и вршење инвеститорске функције на изградњи и реконструкцији јавне железничке инфраструктуре.<br><br><i>управљач инфраструктуре је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром.</i> | ПУ |  |  |
|        |  | 3.1.39. |   |    |  |  |

|        |  |       |   |    |  |  |
|--------|--|-------|---|----|--|--|
|        |  |       |   |    |  |  |
| 3.1.3. | railway infrastructure' means the items listed in Annex I; | 3.15. | <p><i>јавна железничка инфраструктура</i> је пруга са свим припадајућим објектима, постројењима, уређајима и слично у функцији железничког саобраћаја, као добро у општој употреби у својини Републике Србије, коју могу користити сви железнички превозници и железнички превозници за сопствене потребе под једнаким условима;</p> <p>Железничка инфраструктура обухвата доњи и горњи строј пруге, тунеле, мостове и остале објекте на прузи, станичне колосеке, телекомуникациона, сигнално-сигурносна, електровучна,</p> <p>4. електроенергетска и остала постројења и уређаје на прузи, опрему пруге, зграде железничких службених места и остале објекте у пружном појасу који су у функцији регулисања железничког саобраћаја и одржавања железничке инфраструктуре, терминале, пружни појас и ваздушни простор изнад пруге у висини од 12 м, односно 14 м код</p> | ПУ |  |  |

|        |   |  |   |    |  |  |
|--------|---|--|---|----|--|--|
|        |   |  | <p>далековода напона преко 220 кВ, рачунајући изнад горње ивице шине.</p> <p>Железничка инфраструктура обухвата и изграђени путни прелаз код укрштања железничке инфраструктуре и пута изведен у истом нивоу са обе стране колосека у ширини од три метра рачунајући од осе колосека, укључујући и простор између колосека када се на путном прелазу налази више колосека.</p> <p>Железничка инфраструктура не обухвата објекте за одржавање возних средстава са припадајућим колосецима и железничке депое.</p> <p>Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар) ближе прописује елементе железничке инфраструктуре из става 1. овог члана.</p> |    |  |  |
| 3.1.4. | 'international freight service' means a transport service where the train crosses at least one border of a Member State; the train may be joined and/or split and the different sections may have different origins and destinations, provided that all wagons cross at least one border; |  |   | НУ | <p>Закон не регулише материју отварања тржишта железничких услуга са међународног аспекта.</p> <p>Планирано је да ова одредба буде транспонована до краја 2017. године</p> |  |

|       |   |  |  |    |  |  |
|-------|---|--|--|----|--|--|
| 3.1.5 | 'international passenger service' means a passenger service where the train crosses at least one border of a Member State and where the principal purpose of the service is to carry passengers between stations located in different Member States; the train may be joined and/or split, and the different sections may have different origins and destinations, provided that all carriages cross at least one border; |  |  | НУ | Закон не регулише материју отварања тржишта железничких услуга са међународног аспекта.<br>Планирано је да ова одредба буде транспонована до краја 2017. године  |  |
| 3.1.6 | 'urban and suburban services' means transport services whose principal purpose is to meet the transport needs of an urban centre or conurbation, including a cross-border conurbation, together with transport needs between such a centre or conurbation and surrounding areas;  |  |  | НУ | Закон не садржи ову дефиницију. Члан 63.2. прописује да Министар уређује градску желеницу. Ова одредба биће усклађена доношењем подзаконског акта из члана 63.2. што је планирано након усвајања Закона о изменама и допунама Закона о железници |  |
| 3.1.7 | 'regional services' means transport services whose principal purpose is to meet the transport needs of a region, including a cross-border region;   |  |  | НУ | Закон не регулише материју отварања тржишта железничких услуга са међународног аспекта.<br><br>Хармонизација са Директивом 2012/34/ЕУ планирана је за IV квартал 2017.   |  |

|        |  |  |  |    |   |  |
|--------|--|--|--|----|---|--|
|        |  |  |  |    | године (НПАА).  |  |
| 3.1.8  | 'transit' means crossing territory of the Union without loading or unloading goods, and/or without picking up passengers or setting them down in territory of the Union;   |  |  | НУ | Закон не регулише материју отварања тржишта железничких услуга са међународног аспекта. Планирано је да ова одредба буде транспонована до краја 2017. године  |  |
| 3.1.9  | 'alternative route' means another route between the same origin and destination where there is substitutability between the two routes for the operation of the freight or passenger service concerned by the railway undertaking; |  |  | НУ | Појам није дефинисан, али је чланом 24.2. Закона предвиђена могућност управљача инфраструктуре (у даљем тексту:УИ) да, када се појави ситуација која захтева координацију, има право да предложи капацитет инфраструктуре који се разликује од оног који се тражи у захтеву за доделу трасе воза. |  |
| 3.1.10 | 'viable alternative' means access to another service facility which is economically acceptable to the railway undertaking, and allows it to operate the freight or passenger   |  |  | НУ | Закон не уређује ову материју. Приступ сервисним постројењима је  |  |

|        |   |  |  |    |   |  |
|--------|---|--|--|----|---|--|
|        | service concerned;  |  |  |    | једна од новина из Директиве 2012/34/ЕУ, са којима тек предстоји усклађивање. Планирано је да ова одредба буде транспонована до краја 2017. године  |  |
| 3.1.11 | 'service facility' means the installation, including ground area, building and equipment, which has been specially arranged, as a whole or in part, to allow the supply of one or more services referred to in points 2 to 4 of Annex II; |  |  | НУ | Закон не уређује ову материју. Приступ сервисним постројењима је једна од новина из Директиве 2012/34/ЕУ, са којима тек предстоји усклађивање. Планирано је да ова одредба буде транспонована до краја 2017. године |  |
| 3.1.12 | 'operator of service facility' means any public or private entity responsible for managing one or more service facilities or supplying one or more services to railway undertakings referred to in points 2 to 4 of Annex II;             |  |  | НУ | Закон не уређује ову материју. Приступ сервисним постројењима је једна од новина из Директиве 2012/34/ЕУ, са којима тек предстоји усклађивање. Планирано је да ова одредба буде транспонована до краја 2017. године |  |

|        |   |                    |  |    |  |  |
|--------|---|--------------------|--|----|--|--|
| 3.1.13 | 'cross-border agreement' means any agreement between two or more Member States or between Member States and third countries intended to facilitate the provision of cross-border rail services;   |                    |  | НУ | Закон не регулише материју отварања тржишта железничких услуга са међународног аспекта.  |  |
| 3.1.14 | 'licence' means an authorisation issued by a licensing authority to an undertaking, by which its capacity to provide rail transport services as a railway undertaking is recognised; that capacity may be limited to the provision of specific types of services; | 3.1.20             | лиценца за превоз је исправа коју надлежни орган издаје железничком превознику и железничком превознику за сопствене потребе о стицању права за обављање свих или посебних врста превоза у железничком саобраћају; | ПУ | Дефиниција у Закону обухвата и железничког превозника за сопствене потребе.  |  |
| 3.1.15 | 'licensing authority' means the body responsible for granting licences within a Member State;   | 66.7.<br><br>92.2. | Лиценцу за превоз издаје Дирекција за железнице, у форми решења.<br><br>Дирекција је надлежна да изда, суспендује и одузме лиценцу за управљање железничком инфраструктуром и лиценцу за превоз.                   | ПУ | Иако Закон не садржи ову уопштenu дефиницију, чл. 66.7. и 92.2. Закона конкретно је одређена Дирекција за железнице као надлежно тело. |  |
| 3.1.16 | 'contractual agreement' means an agreement or, mutatis mutandis, an arrangement within the framework of administrative measures;  |                    |  | НУ | Закон не садржи ову дефиницију. Одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.                 |  |
| 3.1.17 | 'reasonable profit' means a rate of return on own capital that takes account of the risk, including that to revenue, or the absence of such risk, incurred by the operator of the   |                    |  | НУ | Закон не садржи ову дефиницију. Одредба ће бити транспонована у даљем поступку   |  |



|        |   |         |  |    |   |  |
|--------|---|---------|--|----|---|--|
|        | service facility and is in line with the average rate for the sector concerned in recent years;   |         |  |    | хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.   |  |
| 3.1.18 | 'allocation' means the allocation of railway infrastructure capacity by an infrastructure manager;  | 3.1.2.  | <i>додела трасе воза</i> је расподела капацитета јавне железничке инфраструктуре коју врши управљач инфраструктуре;  | ПУ |   |  |
| 3.1.19 | 'applicant' means a railway undertaking or an international grouping of railway undertakings or other persons or legal entities, such as competent authorities under Regulation (EC) No 1370/2007 and shippers, freight forwarders and combined transport operators, with a public-service or commercial interest in procuring infrastructure capacity; | 3.1.32. | <i>подносилац захтева</i> је железнички превозник, железнички превозник за сопствене потребе, пошиљалац робе или шпедитер;   | ДУ | Дефиниција је прилагођена околностима у железничком сектору, односно степену економског развоја и степеном либерализације железничког тржишта. Пуна усклађеност је планирана за IV квартал 2017. Годину (НПАА). |  |
| 3.1.20 | 'congested infrastructure' means an element of infrastructure for which demand for infrastructure capacity cannot be fully satisfied during certain periods even after coordination of the different requests for capacity;   | 3.1.8   | <i>загушена инфраструктура</i> је део железничке инфраструктуре за који се потражња за капацитетом инфраструктуре не може у потпуности задовољити током одређених периода времена, па чак и након усклађивања различитих захтева за капацитетима инфраструктуре; | ПУ |   |  |
| 3.1.21 | 'capacity-enhancement plan' means a measure or series of measures with a calendar for their implementation which aim to alleviate the capacity constraints  | 3.1.31. | <i>план побољшања капацитета инфраструктуре</i> обухвата меру или низ мера са роковима за њихово спровођење који се предлажу за ублажавање   | ПУ |   |  |

|        |  |         |  |    |  |  |
|--------|--|---------|--|----|--|--|
|        | which led to the declaration of an element of infrastructure as 'congested infrastructure';  |         | ограничења капацитета инфраструктуре која доводе то тога да се један део инфраструктуре прогласи загушеном инфраструктуром;  |    |  |  |
| 3.1.22 | 'coordination' means the process through which the infrastructure manager and applicants will attempt to resolve situations in which there are conflicting applications for infrastructure capacity;   | 3.1.19. | <i>координација</i> је процес током којег управљач инфраструктуре и подносиоци захтева врше усклађивање појединачних захтева ради додељивања траса воза;   | ПУ |  |  |
| 3.1.23 | 'framework agreement' means a legally binding general agreement under public or private law, setting out the rights and obligations of an applicant and the infrastructure manager in relation to the infrastructure capacity to be allocated and the charges to be levied over a period longer than one working timetable period; | 3.1.29. | <i>оквирни споразум</i> је уговор којим се уређују права и обавезе подносилаца захтева и управљача инфраструктуре у вези са капацитетом инфраструктуре који ће се додељивати и накнадама које ће се наплаћивати у периоду дужем од периода важења једног реда возње; | ПУ |  |  |
| 3.1.24 | 'infrastructure capacity' means the potential to schedule train paths requested for an element of infrastructure for a certain period;   | 3.1.18. | <i>капацитет инфраструктуре</i> је укупан број траса возова који се планира са постојећим стањем техничке поузданости и технолошке расположивости елемената инфраструктуре на одређеној прузи у одређеном периоду времена;   | ПУ |  |  |
| 3.1.25 | 'network' means the entire railway infrastructure managed by an infrastructure manager;  | 3.1.24. | <i>мрежа</i> је целокупна јавна железничка инфраструктура којом управља управљач инфраструктуре;   | ПУ |  |  |
| 3.1.26 | 'network statement' means the statement which sets out in detail the general rules, deadlines, procedures  | 3.1.10. | <i>Изјава о мрежи</i> је документ којим се утврђују критеријуми и поступак за доделу капацитета  | ПУ |  |  |

|        |  |         |  |    |  |  |
|--------|--|---------|--|----|--|--|
|        | and criteria for charging and capacity-allocation schemes, including such other information as is required to enable applications for infrastructure capacity;                             |         | инфраструктуре, наплата накнада и цена услуга, као и друге информације које су потребне да би се могао поднети захтев за доделу трасе воза;  |    |  |  |
| 3.1.27 | 'train path' means the infrastructure capacity needed to run a train between two places over a given period;   | 3.1.36. | <i>траса</i> воза је капацитет инфраструктуре неопходан за саобраћај воза између два службена места, у предвиђеном времену и под тачно утврђеним техничко-технолошким условима на јавној железничкој инфраструктури; | ПУ |  |  |
| 3.1.28 | 'working timetable' means the data defining all planned train and rolling-stock movements which will take place on the relevant infrastructure during the period for which it is in force; | 3.1.35. | <i>ред вожње</i> је акт управљача јавне железничке инфраструктуре којим се утврђује план саобраћаја возова за превоз путника и робе, као и за сопствене потребе на јавној железничкој инфраструктури;                | ПУ |  |  |
| 3.1.29 | 'storage siding' means sidings specifically dedicated to temporary parking of railway vehicles between two assignments;  |         |  | НУ | Закон не садржи ову дефиницију. Одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ. |  |
| 3.1.30 | 'heavy maintenance' means work that is not carried out routinely as part of day-to-day operations and requires the vehicle to be removed from service                                      |         |  | НУ | Закон не садржи ову дефиницију. Одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са                        |  |

|    |  |  |  |    |   |  |
|----|--|--|--|----|---|--|
|    |  |  |  |    | Директивом 2012/34/ЕУ.  |  |
| 4. | <p>Member States shall ensure that, as regards management, administration and internal control over administrative, economic and accounting matters, railway undertakings directly or indirectly owned or controlled by Member States have independent status in accordance with which they will hold, in particular, assets, budgets and accounts which are separate from those of the State.</p> <p>While respecting the charging and allocation framework and the specific rules established by the Member States, the infrastructure manager shall be responsible for its own management, administration and internal control.</p> |  |  | НУ | <p>Ова материја није регулисана. Одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.</p> |  |
| 5. | <p>Member States shall enable railway undertakings to adjust their activities to the market and to manage those activities under the responsibility of their management bodies, in the interests of providing efficient and appropriate services at the lowest possible cost for the quality of service required.</p> <p>Railway undertakings shall be managed according to the principles which apply to commercial companies, irrespective of their ownership. This shall also apply to the public service obligations imposed on them by Member States and to public service contracts which they conclude with the competent</p>   |  |  | НУ | <p>Ова материја није регулисана. Одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.</p> |  |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>authorities of the State.</p> <p>Railway undertakings shall determine their business plans, including their investment and financing programmes. Such plans shall be designed to achieve the undertakings' financial equilibrium and other technical, commercial and financial management objectives; they shall also indicate the means of attaining those objectives.</p> <p>With reference to the general policy guidelines issued by each Member State and taking into account national plans and contracts (which may be multiannual) including investment and financing plans, railway undertakings shall, in particular, be free to:</p> <p>(a) establish their internal organisation, without prejudice to the provisions of Articles 7, 29 and 39;</p> <p>(b) control the supply and marketing of services and fix the pricing thereof;</p> <p>(c) take decisions on staff, assets and own procurement;</p> <p>(d) expand their market share, develop new technologies and new services and adopt any innovative management techniques;</p> <p>(e) establish new activities in fields associated with the railway business.</p> <p>This paragraph is without prejudice to Regulation (EC) No 1370/2007</p> <p>Notwithstanding paragraph 3, shareholders of publicly owned or</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|   |  |                        |  |    |  |  |
|---|--|------------------------|--|----|--|--|
|   | controlled railway undertakings shall be able to require their own prior approval for major business management decisions in the same way as shareholders of private joint-stock companies under the rules of the company law of Member States. The provisions of this Article shall be without prejudice to the powers of supervisory bodies under the company law of Member States relating to the appointment of board members  |                        |  |    |  |  |
| 6 | <p>1. Member States shall ensure that separate profit and loss accounts and balance sheets are kept and published, on the one hand, for business relating to the provision of transport services by railway undertakings and, on the other, for business relating to the management of railway infrastructure. Public funds paid to one of these two areas of activity shall not be transferred to the other.</p> <p>2. Member States may also provide that this separation shall require the organisation of distinct divisions within a single undertaking or that the infrastructure and transport services shall be managed by separate entities.</p> <p>3. Member States shall ensure that separate profit and loss accounts and balance sheets are kept and published, on the one hand, for business relating to the provision of rail freight transport services and, on the other, for activities relating to the provision of passenger transport services. Public funds paid for</p> | <p>7.5.</p> <p>90.</p> | <p>Управљач инфраструктуре мора бити рачуноводствено раздвојен од привредних субјеката који обављају делатност превоза путника и робе.</p> <p>Средства за надокнаду обавезе јавног превоза из члана 85. овог закона превозницима обезбеђују се у буџету Републике Србије, у буџету аутономне покрајине односно у буџету јединице локалне самоуправе.</p> <p>За средства из става 1. овог члана железнички превозник дужан је да води посебну рачуноводствену евиденцију у складу са прописом из члана 86. став 4. овог закона.</p> | ДУ | <p>Ова одредба Директиве се делимично преузима Законом, а делимично актима Владе.</p> <p>У току је процес реструктурирања Железница Србије АД.</p> |  |

|   |   |        |  |    |  |  |
|---|---|--------|--|----|--|--|
|   | <p>activities relating to the provision of transport services as public-service remits shall be shown separately in accordance with Article 7 of Regulation (EC) No 1370/2007 in the relevant accounts and shall not be transferred to activities relating to the provision of other transport services or any other business.</p> <p>4. The accounts for the different areas of activity referred to in paragraphs 1 and 3 shall be kept in a way that allows for monitoring of the prohibition on transferring public funds paid to one area of activity to another and the monitoring of the use of income from infrastructure charges and surpluses from other commercial activities.</p>   |        |  |    |  |  |
| 7 | <p>Member States shall ensure that the essential functions determining equitable and non-discriminatory access to infrastructure, are entrusted to bodies or firms that do not themselves provide any rail transport services. Regardless of organisational structures, this objective shall be shown to have been achieved.</p> <p>The essential functions shall be:</p> <p>(a) decision-making on train path allocation, including both the definition and the assessment of availability and the allocation of individual train paths; and EN 14.12.2012 Official Journal of the European Union L 343/41</p> <p>(b) decision-making on infrastructure charging, including determination and collection of the charges, without</p> | 7.6-9. | <p>Управљач инфраструктуре мора бити независан у процесу одлучивања од свих осталих субјеката на тржишту железничких услуга, укључујући и друга привредна друштва која с управљачем инфраструктуре чине повезана друштва у смислу закона којим се уређују привредна друштва.</p> <p>Члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга, односно члан органа управљања његовог контролног друштва, ако се ради о повезаним друштвима у смислу закона којим се уређују привредна друштва, не може истовремено бити члан органа управљања</p> | ДУ | <p>Дефиниција је прилагођена околностима у железничком сектору, односно степену економског развоја и степену либерализације железничког тржишта.</p> |  |

|    |   |     |   |    |   |  |
|----|---|-----|---|----|---|--|
|    | <p>prejudice to Article 29(1).<br/>Member States may, however, assign to railway undertakings or any other body the responsibility for contributing to the development of the railway infrastructure, for example through investment, maintenance and funding.</p> <p>Where the infrastructure manager, in its legal form, organisation or decision-making functions, is not independent of any railway undertaking, the functions referred to in Sections 2 and 3 of Chapter IV shall be performed respectively by a charging body and by an allocation body that are independent in their legal form, organisation and decision-making from any railway undertaking.</p> <p>3. When the provisions of Sections 2 and 3 of Chapter IV refer to the essential functions of an infrastructure manager, they shall be understood as applying to the charging body or the allocation body for their respective powers.</p> |     | <p>управљача инфраструктуре.</p> <p>Уколико су управљач инфраструктуре и субјект на тржишту железничких услуга повезана друштва, члан органа управљања управљача инфраструктуре и члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга не могу истовремено бити и чланови органа управљања њиховог контролног привредног друштва.</p> <p>Чланови органа управљања управљача инфраструктуре, као и виши руководећи кадар на пословима доделе капацитета инфраструктуре, утврђивања накнада за коришћење капацитета инфраструктуре, израде и објављивања реда возње и израде Изјаве о мрежи, након престанка обављања тих послова, а које су обављали најмање две године, не могу бити именовани за чланове органа управљања привредних друштава која с управљачем инфраструктуре чине повезана друштва, у периоду од најмање две године.</p> |    |   |  |
| 8. | <p>Financing of the infrastructure manager</p> <p>1. Member States shall develop their national railway infrastructure by taking into account, where</p>  | 46. | <p>Народна скупштина, на предлог Владе, доноси Национални програм железничке инфраструктуре (у даљем тексту: Национални програм),</p>   | ДУ | <p>Ова одредба Директиве је у једном делу непреносива, с обзиром на то да се односи само на</p> |  |



|   |  |  |                 |  |
|---|--|--|-----------------|--|
| <p>necessary, the general needs of the Union, including the need to cooperate with neighbouring third countries. For that purpose, they shall publish by 16 December 2014, after consultation with the interested parties, an indicative rail infrastructure development strategy with a view to meeting future mobility needs in terms of maintenance, renewal and development of the infrastructure based on sustainable financing of the railway system. That strategy shall cover a period of at least five years and be renewable.</p> <p>2. Having due regard to Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States may also provide the infrastructure manager with financing consistent with its functions as referred to in point (2) of Article 3, the size of the infrastructure and financial requirements, in particular in order to cover new investments. Member States may decide to finance those investments through means other than direct State funding. In any case, Member States shall comply with the requirements referred to in paragraph 4 of this Article.</p> <p>3. Within the framework of general policy determined by the Member State concerned and taking into account the strategy referred to in paragraph 1 and the financing provided by the Member States referred to in paragraph 2, the infrastructure manager shall adopt a business plan including investment and financial programmes. The plan shall be designed to ensure optimal and efficient use, provision and</p> |  | <p>који обухвата:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) постојеће карактеристике и стање железничке инфраструктуре Републике Србије;</li> <li>2) стратегију изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре;</li> <li>3) развојне компоненте у изградњи нових капацитета инфраструктуре од посебног значаја за Републику Србију;</li> <li>4) дефинисање структуре, динамике реализације и приоритета, висине и извора финансијских средстава потребних за извршење активности из Националног програма.</li> </ol> <p>Национални програм доноси се за период од пет година.</p> <p>Влада подноси Народној скупштини једанпут годишње извештај о реализацији Националног програма.</p> <p>На основу Националног</p> | државе чланице. |  |
|---|--|--|-----------------|--|

|   |  |   |  |  |  |
|---|--|---|--|--|--|
| <p>development of the infrastructure while ensuring financial balance and providing manager shall ensure that known applicants and, upon their request, potential applicants have access to the relevant information and are given the opportunity to express their views on the content of the business plan regarding the conditions for access and use and the nature, provision and development of the infrastructure before its approval by the infrastructure manager.</p> <p>4. Member States shall ensure that, under normal business conditions and over a reasonable period which shall not exceed a period of five years, the profit and loss account of an infrastructure manager shall at least balance income from infrastructure charges, surpluses from other commercial activities, non-refundable incomes from private sources and State funding, on the one hand, including advance payments from the State, where appropriate, and infrastructure expenditure, on the other hand.</p> <p>Without prejudice to the possible long-term aim of user cover of infrastructure costs for all modes of transport on the basis of fair, non-discriminatory competition between the various modes, where rail transport is able to compete with other modes of transport, within the charging framework of Articles 31 and 32, a Member State may require the infrastructure manager to balance his accounts without State</p> |  | <p>програма управљач инфраструктуре израђује годишњи програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја.</p> <p>Управљач инфраструктуре два пута годишње подноси Влади извештај о реализацији годишњег програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја.</p> |  |  |  |
|---|--|---|--|--|--|

|    |  |  |  |    |   |  |
|----|--|--|--|----|---|--|
|    | funding.   |  |  |    |   |  |
| 9. | <p>Transparent debt relief</p> <p>1. Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States shall set up appropriate mechanisms to help reduce the indebtedness of publicly owned or controlled railway undertakings to a level which does not impede sound financial management and which improves their financial situation.</p> <p>2. For the purposes referred to in paragraph 1, Member States may require a separate debt amortisation unit to be set up within the accounting departments of such railway undertakings.</p> <p>The balance sheet of the unit may be charged with all the loans raised by the railway undertaking, both to finance investment and to cover excess operating expenditure resulting from the business of rail transport or from railway infrastructure management, until such time as these loans are extinguished. Debts arising from subsidiaries' operations shall not be taken into account.</p> <p>3. Paragraphs 1 and 2 shall apply only to debts or interest due on such debts incurred by publicly owned or controlled railway undertakings by the date of market opening for all or part of rail transport services in the Member State concerned and in any case by 15 March 2001 or the date of accession to the Union for the</p> |  |  | НУ | <p>Ова метерија није регулисана. Током процеса реструктурирања железница, биће створени услови за потпуну усклађеност са овом одредбом Директиве.</p> |  |

|     |   |  |  |    |  |  |
|-----|---|--|--|----|--|--|
|     | Member States which joined the Union after that date.   |  |  |    |  |  |
| 10. | <p>Conditions of access to railway infrastructure</p> <p>1. Railway undertakings shall be granted, under equitable, non-discriminatory and transparent conditions, the right to access to the railway infrastructure in all Member States for the purpose of operating all types of rail freight services. That right shall include access to infrastructure connecting maritime and inland ports and other service facilities referred to in point 2 of Annex II, and to infrastructure serving or potentially serving more than one final customer.</p> <p>2. Railway undertakings shall be granted the right of access to railway infrastructure in all Member States for the purpose of operating an international passenger service. Railway undertakings shall, in the course of an international passenger service, have the right to pick up passengers at any station located along the international route and set them down at another, including stations located in the same Member State. That right shall include access to infrastructure connecting service facilities referred to in point 2 of Annex II.</p> <p>3. Following the request from the relevant competent authorities or interested railway undertakings, the relevant regulatory body or bodies referred to in Article 55 shall determine whether the principal purpose of the service is to carry</p> |  |  | НУ | <p>Закон не регулише материју отварања тржишта железничких услуга са међународног аспекта. Ова одредба Директиве се односи на отварање железничког тржишта држава чланица за превоз робе и међународни превоз путника, а у национално законодавство ће бити транспонована фазно, у складу са степеном економског развоја и степеном либерализације железничког тржишта, на основу закључених међународних уговора.</p> |  |

|     |  |  |  |    |  |
|-----|--|--|--|----|--|
|     | <p>passengers between stations located in different Member States.</p> <p>4. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt by 16 December 2016 measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of paragraph 3 of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>  |  |  |    |  |
| 11. | <p>Limitation of the right of access and of the right to pick up and set down passengers</p> <p>1. Member States may limit the right of access provided for in Article 10 on services between a place of departure and a destination which are covered by one or more public service contracts which are in accordance with Union law. Such limitation shall not have the effect of restricting the right to pick up passengers at any station located along the route of an international service and to set them down at another, including stations located in the same Member State, except where the exercise of that right would compromise the economic equilibrium of a public service contract.</p> <p>2. Whether the economic equilibrium of a public service contract would be compromised shall be determined by the relevant regulatory body or</p> |  |  | НУ | <p>Закон не регулише материју отварања тржишта железничких услуга са међународног аспекта.</p> <p>Планирано је да ова одредба буде транспонована до краја 2017. године</p> <p>Закон о железници („Службени гласник РС”, број 45/13) делимично је хармонизован са Директивама 2001/14/ЕЗ, 95/18/ЕЗ и 91/440/ЕЕЗ, са њиховим последњим</p> |

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>bodies referred to in Article 55 on the basis of an objective economic analysis and based on pre-determined criteria, after a request from any of the following:</p> <p>(a) the competent authority or competent authorities that awarded the public service contract;</p> <p>(b) any other interested competent authority with the right to limit access under this Article;</p> <p>(c) the infrastructure manager;</p> <p>(d) the railway undertaking performing the public service contract.</p> <p>The competent authorities and the railway undertakings providing the public services shall provide the relevant regulatory body or bodies with the information reasonably required to reach a decision. The regulatory body shall consider the information provided by these parties, and, as appropriate, shall ask for relevant information from, and initiate consultation with, all relevant parties, within one month of receipt of the request. The regulatory body shall consult all the relevant parties as appropriate, and shall inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within six weeks of receipt of all relevant information.</p> <p>3. The regulatory body shall give the grounds for its decision and specify the time period within which, and the conditions under which, any of the following may request a</p> |  |  |  | <p>изменама, а ове директиве су обједињене и прерађене Директивом 2012/34/ЕУ, која предвиђа значајне новине, са којима тек предстоји усклађивање националног законодавства. Хармонизација са овом директивом планирана је за IV квартал 2017. године (НПАА).</p> |  |
|---|--|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>reconsideration of the decision:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) the relevant competent authority or competent authorities;</li> <li>(b) the infrastructure manager;</li> <li>(c) the railway undertaking performing the public service contract;</li> <li>(d) the railway undertaking seeking access.</li> </ul> <p>4. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt by 16 December 2016 measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>5. Member States may also limit the right to pick up and set down passengers at stations within the same Member State along the route of an international passenger service where an exclusive right to convey passengers between those stations has been granted under a concession contract awarded before 4 December 2007 on the basis of a fair competitive tendering procedure and in accordance with the relevant principles of Union law. Such a limitation may continue for the original duration of the contract, or 15 years, whichever is shorter.</p> <p>Member States shall ensure that the</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|     |   |  |  |    |   |  |
|-----|---|--|--|----|---|--|
|     | decisions referred to in paragraphs 1, 2, 3 and 5 are subject to judicial review.   |  |  |    |   |  |
| 12. | <p>1. Without prejudice to Article 11(2), Member States may, under the conditions laid down in this Article, authorise the authority responsible for rail passenger transport to impose a levy on railway undertakings providing passenger services for the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority and which are operated between two stations in that Member State.</p> <p>In that case, railway undertakings providing domestic or international rail passenger transport services shall be subject to the same levy on the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority.</p> <p>2. The levy is intended to compensate the authority for public service obligations laid down in public service contracts awarded in accordance with Union law. The revenue raised from such a levy and paid as compensation shall not exceed what is necessary to cover all or part of the cost incurred in the relevant public service obligations taking into account the relevant receipts and a reasonable profit for discharging those obligations.</p> <p>3. The levy shall be imposed in accordance with Union law, and shall respect in particular the principles of fairness, transparency, non-discrimination and proportionality, in particular between the average price</p> |  |  | НП | Ова одредба Директиве је у једном делу дискрециона, а у другом се односи искључиво на државе чланице и активности ЕК. |  |



|     |   |       |   |    |  |  |
|-----|---|-------|---|----|--|--|
|     | <p>of the service to the passenger and the level of the levy. The total levies imposed pursuant to this paragraph shall not endanger the economic viability of the rail passenger transport service on which they are imposed.</p> <p>4. The relevant authorities shall keep the information necessary to ensure that the origin of the levies and their use can be traced. Member States shall provide the Commission with this information.</p> <p>5. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> |       |   |    |  |  |
| 13. | <p>Conditions of access to services</p> <p>1. Infrastructure managers shall supply to all railway undertakings, in a non-discriminatory manner, the minimum access package laid down in point 1 of Annex II.</p> <p>2. Operators of service facilities shall supply in a non-discriminatory manner to all railway undertakings access, including track access, to the facilities referred to in point 2 of Annex II, and to the services supplied in these facilities.</p> <p>3. To guarantee full transparency</p>   | 31.1. | Корисник трасе воза на основу права недискриминације има право на минимални пакет услуга и приступ пругом до службених објеката, односно сервисних постројења из члана 29. овог закона. | ДУ | Ова одредба Директиве детаљније регулише приступ сервисним постројењима, и биће транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ. |  |

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>and non-discrimination of access to the service facilities referred to in points 2(a), (b), (c), (d), (g) and (i) of Annex II, and the supply of services in these facilities where the operator of such a service facility is under direct or indirect control of a body or firm which is also active and holds a dominant position in national railway transport services markets for which the facility is used, the operators of these service facilities shall be organised in such a way that they are independent of this body or firm in organisational and decision-making terms. Such independence shall not imply the requirement of the establishment of a separate legal entity for service facilities and may be fulfilled with the organisation of distinct divisions within a single legal entity.</p> <p>For all service facilities referred to in point 2 of Annex II, the operator and the body or firm shall have separate accounts, including separate balance sheets and profit and loss accounts.</p> <p>Where operation of the service facility is ensured by an infrastructure manager or the operator of the service facility is under the direct or indirect control of an infrastructure manager compliance with the requirements set out in this paragraph shall be deemed to be demonstrated by the fulfilment of the requirements set out in Article 7.</p> <p>4. Requests by railway undertakings for access to, and supply of services in the service facility referred to in</p> |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>point 2 of Annex II shall be answered within a reasonable time limit set by the regulatory body referred to in Article 55. Such requests may only be refused if there are viable alternatives allowing them to operate the freight or passenger service concerned on the same or alternative routes under economically acceptable conditions. This shall not oblige the operator of the service facility to make investments in resources or facilities in order to accommodate all requests by railway undertakings.</p> <p>Where requests by railway undertakings concern access to, and supply of services in a service facility managed by an operator of the service facility referred to in paragraph 3, the operator of the service facility shall justify in writing any decision of refusal and indicate viable alternatives in other facilities.</p> <p>5. Where an operator of the service facility referred to in point 2 of Annex II encounters conflicts between different requests, it shall attempt to meet all requests in so far as possible. If no viable alternative is available, and it is not possible to accommodate all requests for capacity for the relevant facility on the basis of demonstrated needs, the applicant may complain to the regulatory body referred to in Article 55 which shall examine the case and take action, where appropriate, to ensure that an appropriate part of the capacity is granted to that applicant.</p> |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>6. Where a service facility referred to in point 2 of Annex II has not been in use for at least two consecutive years and interest by railway undertakings for access to this facility has been expressed to the operator of that service facility on the basis of demonstrated needs, its owner shall publicise the operation of the facility as being for lease or rent as a rail service facility, as a whole or in part, unless the operator of that service facility demonstrates that an ongoing process of reconversion prevents its use by any railway undertaking.</p> <p>7. Where the operator of the service facility provides any of the services referred to in point 3 of Annex II as additional services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p> <p>8. Railway undertakings may request, as ancillary services, further services referred to in point 4 of Annex II from the infrastructure manager or from other operators of the service facility. The operator of the service facility is not obliged to supply these services. Where the operator of the service facility decides to offer to others any of these services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p> <p>9. Based on the experience of regulatory bodies and operators of service facilities and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission may</p> |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|     |  |  |  |    |  |
|-----|--|--|--|----|--|
|     | adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for access to the services to be supplied in the service facilities referred to in points 2 to 4 of Annex II. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).  |  |  |    |  |
| 14. | <p>General principles for cross-border agreements</p> <p>1. Member States shall ensure that the provisions contained in cross-border agreements do not discriminate between railway undertakings, or restrict the freedom of railway undertakings to operate cross-border services.</p> <p>2. Member States shall notify the Commission of any cross-border agreement by 16 June 2013, for the agreements concluded before that date, and before their conclusion for new or revised agreements between Member States. The Commission shall decide whether such agreements are in compliance with Union law within nine months of notification for agreements concluded before 15 December 2012 and within four months of notification for new or revised agreements between Member States. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> <p>3. Without prejudice to the division of competence between the Union and the Member States, in accordance with Union law, Member States shall notify the Commission of their</p> |  |  | НУ | <p>Закон не регулише материју отварања тржишта железничких услуга са међународног аспекта.</p> <p>Планирано је да ова одредба буде транспонована до краја 2017. године</p> <p>Закон о железници („Службени гласник РС”, број 45/13) делимично је хармонизован са Директивама 2001/14/ЕЗ, 95/18/ЕЗ и 91/440/ЕЕЗ, са њиховим последњим изменама, а ове директиве су обједињене и прерађене Директивом 2012/34/ЕУ, која предвиђа значајне новине, са којима</p> |

|     |  |  |  |    |  |  |
|-----|--|--|--|----|--|--|
|     | <p>intention to enter into negotiations on, and to conclude, new or revised cross-border agreements between Member States and third countries.</p> <p>4. If, within two months of the receipt of the notification of a Member State's intention to enter into the negotiations referred to in paragraph 2, the Commission concludes that the negotiations are likely to undermine the objectives of Union negotiations underway with the third countries concerned and/or to lead to an agreement which is incompatible with Union law, it shall inform the Member State accordingly.</p> <p>Member States shall keep the Commission regularly informed of any such negotiations and, where appropriate, invite the Commission to participate as an observer.</p> <p>5. Member States shall be authorised to provisionally apply and/or to conclude new or revised cross-border agreements with third countries, provided that they are compatible with Union law and do not harm the object and purpose of the transport policy of the Union. The Commission shall adopt such authorisation decisions. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> |  |  |    | <p>тек предстоји усклађивање националног законодавства. Хармонизација са овом директивом планирана је за IV квартал 2017. године (НПАА).</p> |  |
| 15. | <p>Scope of market monitoring</p> <p>1.The Commission shall make the necessary arrangements to monitor technical and economic conditions</p>   |  |  | НП | Односи се на надлежност ЕК   |  |

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>and market developments in Union rail transport.</p> <p>2. In this context, the Commission shall closely involve representatives of the Member States, including representatives of the regulatory bodies referred to in Article 55, and representatives of the sectors concerned in its work, including, where appropriate, the railway sector's social partners, users and representatives of local and regional authorities, so that they are better able to monitor the development of the railway sector and the evolution of the market, to assess the effect of the measures adopted and to analyse the impact of the measures planned by the Commission. Where appropriate, the Commission shall also involve the European Railway Agency, in accordance with its functions as provided for in Regulation (EC) No 881/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 establishing a European Railway Agency (Agency Regulation) ( 1 ).</p> <p>3. The Commission shall monitor the use of the networks and the evolution of framework conditions in the rail sector, in particular infrastructure charging, capacity allocation, investments made in railway infrastructure, developments as regards prices and the quality of rail transport services, rail transport services covered by public service contracts, licensing and the degree of market opening and harmonisation between Member States, development of employment</p> |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>and the related social conditions in the rail sector. These monitoring activities are without prejudice to similar activities in Member States and to the role of social partners.</p> <p>4. The Commission shall report every two years to the European Parliament and the Council on:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) the evolution of the internal market in rail services and services to be supplied to railway undertakings, as referred to in Annex II;</li> <li>(b) the framework conditions referred to in paragraph 3, including for public passenger transport services by rail;</li> <li>(c) the state of the Union railway network;</li> <li>(d) the utilisation of access rights;</li> <li>(e) barriers to more effective rail services;</li> <li>(f) infrastructure limitations;</li> <li>(g) the need for legislation.</li> </ul> <p>5. For the purposes of market monitoring by the Commission, Member States shall, while respecting the role of the social partners, supply to the Commission on an annual basis the necessary information on the use of the networks and the evolution of framework conditions in the rail sector.</p> <p>6. The Commission may adopt measures to ensure consistency in the reporting obligations of Member States. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|



|         |  |                           |   |    |  |  |
|---------|--|---------------------------|---|----|--|--|
|         | to in Article 62(3).   |                           |   |    |  |  |
| 16.     | <p>Licensing authority</p> <p>Each Member State shall designate a licensing authority that shall be responsible for issuing licences and for carrying out the obligations imposed by this Chapter.</p> <p>The licensing authority shall not provide rail transport services itself and shall be independent of firms or entities that do so.</p> | <p>91.1.</p> <p>92.2.</p> | <p>Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), као посебна организација, обавља послове државне управе у области железнице утврђене овим законом, као и законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају.</p> <p>Дирекција је надлежна да изда, суспендује и одузме лиценцу за управљање железничком инфраструктуром и лиценцу за превоз.</p> | ПУ |  |  |
| 17.1-4. | <p>General requirements</p> <p>1. An undertaking shall be entitled to apply for a licence in the Member State in which it is established.</p> <p>2. Member States shall not issue licences or extend their validity where the requirements of this Chapter are not complied with.</p> <p>3. An undertaking which fulfils the</p>                 | 65.1                      | <p>Јавни превоз путника и робе у железничком саобраћају на железничкој инфраструктури обавља железнички превозник који има лиценцу за превоз и сертификат о безбедности за превоз, издате од Дирекције за железнице, односно надлежног органа друге државе на основу реципроцитета и уговор о</p>   | ПУ |  |  |

|       |  |       |   |    |                             |  |
|-------|--|-------|---|----|-----------------------------|--|
|       | <p>requirements set out in this Chapter shall be authorised to receive a licence.</p> <p>4. No undertaking shall be permitted to provide the rail transport services covered by this Chapter unless it has been granted the appropriate licence for the services to be provided.</p> <p>However, such a licence shall not, in itself, entitle the holder to access the railway infrastructure.</p>   | 66.1. | <p>коришћењу железничке инфраструктуре.</p> <p>Лиценца за превоз издаје се железничком превознику, односно железничком превознику за сопствене потребе, основаном у Републици Србији који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом.</p> |    |                             |  |
| 17.5. | <p>5. The Commission shall adopt measures setting out the details for the use of a common template for the licence and, if needed to ensure fair and efficient competition in rail transport markets, details on the procedure to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>   |       |   | НП | Односи се на надлежност ЕК. |  |
| 18.   | <p>Conditions for obtaining a licence</p> <p>An undertaking applying for a licence shall be required to be able to demonstrate to the licensing authorities of the Member State concerned before the start of its activities that it will at any time be able to meet the requirements relating to good repute, financial fitness, professional competence and cover for its civil liability as listed in Articles 19 to 22.</p> <p>For those purposes, each</p> | 66.1. | <p>Лиценца за превоз издаје се железничком превознику, односно железничком превознику за сопствене потребе, основаном у Републици Србији који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом.</p>   | ПУ |                             |  |

|     |   |      |  |    |  |  |
|-----|---|------|--|----|--|--|
|     | undertaking applying for a licence shall provide all relevant information.  |      |  |    |  |  |
| 19. | <p>Requirements relating to good repute</p> <p>Member States shall define the conditions under which the requirement of good repute is met to ensure that an undertaking applying for a licence or the persons in charge of its management:</p> <p>(a) have not been convicted of serious criminal offences, including offences of a commercial nature;</p> <p>(b) have not been declared bankrupt;</p> <p>(c) have not been convicted of serious offences set out in specific legislation applicable to transport;</p> <p>(d) have not been convicted of serious or repeated failure to fulfil social or labour law obligations, including obligations under occupational safety and health legislation, and customs law obligations in the case of a company seeking to operate cross-border freight transport subject to customs procedures.</p> | 66.2 | <p>Услов који се односи на добар углед испуњен је ако:</p> <p>1) подносилац захтева за издавање лиценце за превоз или лица овлашћена за управљање нису били правоснажно осуђени за тешка кривична дела, кривична дела против привреде и привредне преступе;</p> <p>2) подносилац захтева за издавање лиценце за превоз или лица овлашћена за управљање нису били осуђени за кажњива дела утврђена прописима у области железничког транспорта, радних односа, безбедности и здравља на раду, као и царинским прописима, уколико подносилац захтева тражи да обавља прекогранични превоз робе, који подлеже царинским процедурама;</p> <p>3) над подносиоцем захтева за издавање лиценце за превоз није покренут поступак стечаја или ликвидације.</p> | ПУ |  |  |

|     |   |      |   |    |   |  |
|-----|---|------|---|----|---|--|
| 20. | <p>Requirements relating to financial fitness</p> <p>1. The requirements relating to financial fitness shall be met when an undertaking applying for a licence can demonstrate that it will be able to meet its actual and potential obligations, established under realistic assumptions, for a period of 12 months.</p> <p>2. The licensing authority shall verify financial fitness especially by means of a railway undertaking's annual accounts or, in the case of undertakings applying for a licence which are unable to present annual accounts, a balance sheet. Each undertaking applying for a licence shall provide at least the information listed in Annex III.</p> <p>3. The licensing authority shall not consider an undertaking applying for a licence to be financially fit if considerable or recurrent arrears of taxes or social security are owed as a result of that undertaking's activity.</p> <p>4. The licensing authority may require the submission of an audit report and suitable documents from a bank, public savings bank, accountant or auditor. Those documents shall include the information listed in Annex III.</p> <p>5. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex III. Thus, Annex III may be amended to specify the information to be provided by undertakings applying for a licence or</p> | 66.3 | <p>Услов који се односи на финансијску способност испуњен је ако је подносилац захтева финансијски способан да испуњава своје постојеће и потенцијалне обавезе, које су реално процењене, за период од 12 месеци.</p> | ПУ | <p>Потпуна усклађеност је постигнута доношењем Правилника о лиценцама за превоз у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 9/14)</p> |  |
|-----|---|------|---|----|---|--|

|       |  |       |   |    |   |  |
|-------|--|-------|---|----|---|--|
|       | supplemented in the light of the experience gained by licensing authorities or the evolution of the rail transport market.   |       |   |    |   |  |
| 21.   | <p>Requirements relating to professional competence</p> <p>The requirements relating to professional competence shall be met when an undertaking applying for a licence can demonstrate that it has or will have a management organisation which possesses the knowledge or experience necessary to exercise safe and reliable operational control and supervision of the type of operations specified in the licence.</p>   | 66.4  | Услов који се односи на стручност испуњен је ако подносилац захтева има управу која поседује знање или искуство неопходно да на безбедан и поуздан начин обавља оперативну контролу и надзор над обављањем делатности које су наведене у лиценци.   | ПУ |   |  |
| 22.   | <p>Requirements relating to cover for civil liability</p> <p>Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, a railway undertaking shall be adequately insured or have adequate guarantees under market conditions for cover, in accordance with national and international law, of its liabilities in the event of accidents, in particular in respect of passengers, luggage, freight, mail and third parties. Notwithstanding this obligation, the specificities and the risk-profile of different types of services, in particular of railway operations for cultural or heritage purposes, may be taken into account.</p> | 66.5. | Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност испуњен је ако је подносилац захтева адекватно осигуран или је на други начин, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, обезбедио покриће својих обавеза у случају удеса, посебно када се ради о путницима, пртљагу, роби, поштанским пошиљкама или трећим лицима. | ДУ | Овом одредбом Директиве је допуњена ранија формулација из Директива 95/18/ЕЗ, и биће транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ. |  |
| 23.1. | <p>Spatial and temporal validity</p> <p>1. A licence shall be valid throughout</p>   |       |   | НП | Односи се на важење лиценце на територији ЕУ.   |  |

|         |   |         |   |    |  |  |
|---------|---|---------|---|----|--|--|
|         | the territory of the Union.   |         |   |    |  |  |
| 23.2-3. | <p>2. A licence shall be valid as long as the railway undertaking fulfils the obligations laid down in this Chapter. A licensing authority may, however, make provision for a regular review. If so, the review shall be carried out at least every five years.</p> <p>3. Specific provisions governing the suspension or revocation of a licence may be incorporated in the licence itself.</p>  | 67.2.   | <p>Лиценца за превоз се издаје на неодређено време, док железнички превозник, односно превозник за сопствене потребе, испуњава услове утврђене овим законом и непреносива је.</p>   | ПУ |  |  |
|         |   | 68.1.   | <p>Дирекција за железнице проверава сваких 12 месеци да ли железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе, испуњава услове из члана 66. став 1. овог закона.</p>   |    |  |  |
| 24.     | <p>Temporary licence, approval, suspension and revocation</p> <p>1. If there is serious doubt that a railway undertaking which it has licensed complies with the requirements of this Chapter, and in particular those of Article 18, the licensing authority may, at any time, check whether that railway undertaking does in fact comply with those requirements.</p> <p>Where a licensing authority is satisfied that a railway undertaking can no longer meet the requirements, it shall suspend or revoke the licence.</p> <p>2. Where the licensing authority of a Member State is satisfied that there is serious doubt regarding compliance with the requirements laid down in this Chapter on the part of a railway undertaking to which a</p> | 68.2-11 | <p>Уколико постоји озбиљна сумња да железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе, испуњава услове из члана 66. став 1. овог закона, Дирекција за железнице може у свако доба да провери да ли железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе и даље испуњава услове за издавање лиценце.</p> <p>Ако се приликом провере из ст. 1. и 2. овог члана утврди да неки од услова из члана 66. став 1. овог закона није испуњен, Дирекција за железнице ће решењем суспендовати или одузети лиценцу за превоз.</p> |    |  |  |

|  |  |   |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|
| <p>licence has been issued by the licensing authority of another Member State, it shall inform the latter authority without delay.</p> <p>3. Notwithstanding paragraph 1, where a licence is suspended or revoked on grounds of non-compliance with the requirement for financial fitness, the licensing authority may grant a temporary licence pending the reorganisation of the railway undertaking, provided that safety is not jeopardised. A temporary licence shall not, however, be valid for more than six months after its date of issue.</p> <p>4. Where a railway undertaking has ceased operations for six months or has not started operations within six months of the grant of a licence, the licensing authority may decide that the licence shall be required to be resubmitted for approval or be suspended.</p> <p>As regards the start of activities, the railway undertaking may ask for a longer period to be fixed, taking account of the specific nature of the services to be provided.</p> <p>5. In the event of a change affecting the legal situation of an undertaking and, in particular, in the event of a merger or takeover, the licensing authority may decide that the licence shall be resubmitted for approval. The railway undertaking in question may continue operations, unless the licensing authority decides that safety is jeopardised. In that event, the grounds for such a decision shall be given.</p> |  | <p>У случају када је лиценца за превоз суспендована или одузета због неиспуњавања услова који се односи на финансијску способност из члана 66. став 3. овог закона, Дирекција за железнице може издати привремену лиценцу за превоз, до реорганизације железничког предузећа, односно превозника за сопствене потребе, под условом да безбедност није угрожена. Привремена лиценца за превоз се издаје на период који не може бити дужи од шест месеци од дана издавања.</p> <p>Уколико железнички превозник, односно железнички превозник за сопствене потребе, не обавља превоз у периоду од шест месеци непрекидно или када не отпочне са обављањем превоза у периоду од шест месеци од дана издавања лиценце за превоз, Дирекција за железнице може решењем одузети лиценцу за превоз или је суспендовати док се не стекну услови да се настави обављање превоза за који је издата лиценца.</p> <p>Подносилац захтева за издавање лиценце може тражити да се одреди дужи рок за отпочињање обављања</p> |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>6. Where a railway undertaking intends to significantly change or extend its activities, its licence shall be resubmitted to the licensing authority for review.</p> <p>7. A licensing authority shall not permit a railway undertaking against which bankruptcy or similar proceedings have commenced to retain its licence if that authority is convinced that there is no realistic prospect of satisfactory financial restructuring within a reasonable period of time.</p> <p>8. Where a licensing authority issues, suspends, revokes or amends a licence, it shall immediately inform the European Railway Agency accordingly. The European Railway Agency shall inform the licensing authorities of other Member States forthwith.</p> | <p>превоза, узимајући у обзир посебну природу услуга које ће пружати.</p> <p>У случају статусних промена, промене правне форме или реорганизације железничког превозника, односно железничког превозника за сопствене потребе, коме је издата лиценца за превоз, Дирекција за железнице, може решењем одлучити да је то лице дужно да поново поднесе захтев за добијање лиценце.</p> <p>Лице из става 7. овог члана може наставити са обављањем превоза, осим уколико Дирекција за железнице не оцени да је безбедност железничког саобраћаја угрожена, у ком случају му Дирекција за железнице решењем одузима лиценцу.</p> <p>У случају када ималац лиценце за превоз намерава да значајно измени или прошири делатност, он је дужан да поднесе Дирекцији за железнице захтев ради преиспитивања постојања законских услова за издавање измењене лиценце за превоз. После преиспитивања Дирекција за железнице може одлучити да решењем измени издату лиценцу или да одбије</p> |  |
|---|---|--|



|     |   |  |  |   |  |  |
|-----|---|--|--|---|--|--|
|     |   |  | <p>захтев.</p> <p>Решење Дирекције за железнице из ст. 3, 5, 7, 8. и 9. овог члана је коначно у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Ималац лиценце за превоз дужан је да Дирекцији за железнице, на њен захтев, достави податке о испуњености услова за издавање лиценце за превоз, као и да без одлагања обавести Дирекцију за железнице о свим променама које настану у вези са тим условима.</p> |   |  |  |
| 25. | <p>Procedure for granting licences</p> <p>1. The procedures for granting licences shall be made public by the Member State concerned, which shall inform the Commission thereof.</p> <p>2. The licensing authority shall take a decision on an application as soon as possible, but not more than three months after all relevant information, notably the particulars referred to in Annex III, has been submitted. The licensing authority shall take into account all the available information. The decision shall be communicated to the undertaking applying for a licence without delay. A refusal shall state the grounds on which it is based.</p> | <p>67.1.</p> <p>Лиценцу за превоз Дирекција за железнице дужна је да изда, ако су испуњени услови из члана 66. став 1. овог закона, у року од 30 дана од дана подношења захтева.</p> <p>67.3.</p> <p>Решење о одбијању издавања лиценце за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Поступак за издавање, суспензију, измену или одузимање лиценце за превоз, садржина лиценце за превоз и</p> | ПУ   | <p>Правилником о лиценцама за превоз у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 9/14) су транспоноване одредбе Анекса III.</p> |  |  |

|     |  |        |  |    |   |  |
|-----|--|--------|--|----|---|--|
|     | 3. Member States shall ensure that the licensing authority's decisions are subject to judicial review.   | 68.12. | начин провере испуњености прописаних услова, ближе уређује Дирекција за железнице.   |    |   |  |
| 26. | Effective use of infrastructure capacity<br>Member States shall ensure that charging and capacity-allocation schemes for railway infrastructure follow the principles set down in this Directive and thus allow the infrastructure manager to market and make optimum effective use of the available infrastructure capacity.  |        |  | НУ | Ова материја није регулисана. Одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/EУ.  |  |
| 27. | Network statement<br>1. The infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a network statement which shall be obtainable against payment of a fee which shall not exceed the cost of publication of that statement. The network statement shall be published in at least two official languages of the Union. The content of the network statement shall be made available free of charge in electronic format on the web portal of the infrastructure manager and accessible through a common web portal. That web portal shall be set up by the infrastructure managers in the framework of their cooperation in accordance with Articles 37 and 40.<br>2. The network statement shall set out the nature of the infrastructure which is available to railway undertakings, and contain information setting out the conditions for access to the relevant railway infrastructure. The network | 18.    | Изјава о мрежи нарочито садржи: опште одредбе; услове за приступ и коришћење железничке инфраструктуре; преглед саобраћајно-техничких особина железничке инфраструктуре која је на располагању и ограничења у употреби; принципе, приоритете и критеријуме за доделу капацитета инфраструктуре; врсте услуга; принципе наплате накнада и цена услуга, као и висине накнада са начином њиховог прорачуна.<br><br>Министар ближе прописује садржину и форму Изјаве о мрежи.<br><br>Изјава о мрежи објављује се, ради информисања, на интернет страници управљача инфраструктуре и може се преузети од управљача инфраструктуре у штампаној и | ПУ | Правилником о садржини и форми изјаве о мрежи („Службени гласник РС”, број 97/13) су транспоноване одредбе Анекса IV. |  |

|     |  |       |   |    |   |  |
|-----|--|-------|---|----|---|--|
|     | <p>statement shall also contain information setting out the conditions for access to service facilities connected to the network of the infrastructure manager and for supply of services in these facilities or indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format. The content of the network statement is laid down in Annex IV.</p> <p>3. The network statement shall be kept up to date and amended as necessary.</p> <p>4. The network statement shall be published no less than four months in advance of the deadline for requests for infrastructure capacity.</p> |       | <p>електронској форми, после уплате износа који не може премашити трошкове њеног објављивања.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да врши измене и допуне Изјаве о мрежи уколико дође до било које промене података које она садржи.</p> <p>Изјава о мрежи се објављује у року који не може бити краћи од четири месеца пре крајњег датума за подношење захтева за доделу трасе воза.</p> |    |   |  |
| 28. | <p>Agreements between railway undertakings and infrastructure managers</p> <p>Any railway undertaking engaged in rail transport services shall conclude the necessary agreements under public or private law with the infrastructure managers of the railway infrastructure used. The conditions governing such agreements shall be non-discriminatory and transparent, in accordance with this Directive.</p>   | 17.2. | <p>Уговором о коришћењу железничке инфраструктуре ближе се уређују међусобна права и обавезе између управљача инфраструктуре и лица из става 1. овог члана, а која се односе на гарантовање техничких и других услова за безбедно одвијање железничког саобраћаја, као и на плаћање накнада за коришћење железничке инфраструктуре и цена услуга.</p>   | ПУ |   |  |
| 29. | <p>Establishing, determining and collecting charges</p> <p>1. Member States shall establish a charging framework while respecting the management independence laid down in Article 4.</p>  | 27.   | <p>За коришћење железничке инфраструктуре корисник трасе воза плаћа накнаде у складу са законом којим се уређују накнаде за коришћење јавних добара.</p>  | ДУ | <p>Формулација ове одредбе Закона је прилагођена околностима у железничком сектору, односно степену</p> |  |

|   |  |   |  |  |  |
|---|--|---|--|--|--|
| <p>Subject to that condition, Member States shall also establish specific charging rules or delegate such powers to the infrastructure manager.</p> <p>Member States shall ensure that the network statement contains the charging framework and charging rules or indicates a website where the charging framework and charging rules are published.</p> <p>The infrastructure manager shall determine and collect the charge for the use of infrastructure in accordance with the established charging framework and charging rules.</p> <p>Without prejudice to the management independence laid down in Article 4 and provided that the right has been directly conferred by constitutional law before 15 December 2010, the national parliament may have the right to scrutinise and, where appropriate, review the level of charges determined by the infrastructure manager. Any such review shall ensure that charges comply with this Directive, the established charging framework and charging rules.</p> <p>2. Except where specific arrangements are made under Article 32(3), infrastructure managers shall ensure that the charging scheme in use is based on the same principles over the whole of their network.</p> <p>3. Infrastructure managers shall ensure that the application of the charging scheme results in</p> |  | <p>Управљач инфраструктуре утврђује висину накнада за коришћење железничке инфраструктуре и врши њихову наплату.</p> <p>Влада даје сагласност на висину накнада за коришћење железничке инфраструктуре.</p> <p>Висину накнада из става 1. овог члана управљач инфраструктуре утврђује транспарентно и на начелу недискриминације и заснива се на моделу алокације трошкова у који су укључени модел мреже и модел саобраћаја.</p> <p>Влада утврђује методологију вредновања елемената за одређивање накнада за коришћење железничке инфраструктуре (у даљем тексту: Методологија), на предлог Министра.</p> <p>Методологија се објављује у „Службеном гласнику Републике Србије”.</p> <p>Средства од наплате накнада из става 1. овог члана су приход управљача инфраструктуре.</p> |  | <p>економског развоја и степену либерализације железничког тржишта.</p> <p>Уредбом Владе је утврђена Методологија вредновања елемената за одређивање накнада за коришћење железничке инфраструктуре („Службеном гласнику РС”, број 122/14)</p> |  |
|---|--|---|--|--|--|

|     |   |                        |   |    |  |
|-----|---|------------------------|---|----|--|
|     | <p>equivalent and non-discriminatory charges for different railway undertakings that perform services of an equivalent nature in a similar part of the market and that the charges actually applied comply with the rules laid down in the network statement.</p> <p>4. An infrastructure manager shall respect the commercial confidentiality of information provided to it by applicants.</p>   |                        |   |    |  |
| 30. | <p>Infrastructure cost and accounts</p> <p>1. Infrastructure managers shall, with due regard to safety and to maintaining and improving the quality of the infrastructure service, be given incentives to reduce the costs of providing infrastructure and the level of access charges.</p> <p>2. Without prejudice to their competence regarding railway infrastructure planning and financing, and to the budgetary principle of annuality, where applicable, Member States shall ensure that a contractual agreement, fulfilling the basic principles and parameters set out in Annex V, is concluded between the competent authority and the infrastructure manager covering a period of not less than five years.</p> <p>Member States shall ensure that contractual agreements in force on 15 December 2012 are modified, if necessary, to align them with this Directive upon their renewal, or at the latest by 16 June 2015.</p> <p>3. Member States shall implement the incentives referred to in</p> | <p>33.3</p> <p>34.</p> | <p>Управљач инфраструктуре добија подстицаје за смањење трошкова коришћења инфраструктуре и висине накнада за коришћење инфраструктуре и цена услуга у складу са чланом 34. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре и Влада, односно аутономна покрајина или јединица локалне самоуправе закључују уговор којим се уређују међусобна права и обавезе у погледу финансирања трошкова управљања железничком инфраструктуром у делу који чини разлику између стварних трошкова управљања железничком инфраструктуром и остварених прихода од накнада за коришћење инфраструктуре и цена услуга.</p> <p>За послове у вези са старањем о безбедности железничког</p> | ДУ | <p>Овом одредбом Директиве је допуњена формулација из раније важеће директиве, тако да ће попуна усаглашеност бити постигнута у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.</p> |

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>paragraph 1 through the contractual agreement referred to in paragraph 2 or through regulatory measures or through a combination of incentives to reduce costs in the contractual agreement and the level of charges through regulatory measures.</p> <p>4. If a Member State decides to implement the incentives referred to in paragraph 1 through regulatory measures, this shall be based on an analysis of the achievable cost reductions. This shall be without prejudice to the powers of the regulatory body to review the charges referred to in Article 56.</p> <p>5. The terms of the contractual agreement referred to in paragraph 2 and the structure of the payments agreed to provide funding to the infrastructure manager shall be agreed in advance to cover the whole of the contractual period.</p> <p>6. Member States shall ensure that applicants and, upon their request, potential applicants are informed by the competent authority and the infrastructure manager and are given the opportunity to express their views on the content of the contractual agreement before it is signed. The contractual agreement shall be published within one month of concluding it.</p> <p>The infrastructure manager shall ensure consistency between the provisions of the contractual agreement and the business plan.</p> <p>7. Infrastructure managers shall develop and maintain a register of their assets and the assets they are</p> |  | <p>саобраћаја, одржавања и побољшања квалитета услуга управљача инфраструктуре, уговором из става 1. овог члана посебно ће се предвидети подстицаји за смањење трошкова управљања железничком инфраструктуром, висине накнада за коришћење те инфраструктуре и цена услуга.</p> <p>Уговор из става 1. овог члана закључује се на период који није краћи од три године.</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|     |   |        |  |    |   |  |
|-----|---|--------|--|----|---|--|
|     | <p>responsible for managing which would be used to assess the financing needed to repair or replace them. This shall be accompanied by details of expenditure on renewal and upgrading of the infrastructure.</p> <p>8. Infrastructure managers shall establish a method for apportioning costs to the different categories of services offered to railway undertakings. Member States may require prior approval. That method shall be updated from time to time on the basis of the best international practice.</p>  |        |  |    |   |  |
| 31. | <p>Principles of charging</p> <p>1. Charges for the use of railway infrastructure and of service facilities shall be paid to the infrastructure manager and to the operator of service facility respectively and used to fund their business.</p> <p>2. Member States shall require the infrastructure manager and the operator of service facility to provide the regulatory body with all necessary information on the charges imposed in order to allow the regulatory body to perform its functions as referred to in Article 56. The infrastructure manager and the operator of service facility shall, in this regard, be able to demonstrate to railway undertakings that infrastructure and service charges actually invoiced to the railway undertaking pursuant to Articles 30 to 37 comply with the methodology, rules and, where applicable, scales laid down in the network statement.</p> | 29.5-7 | <p>Накнаде за минимални пакет услуга и приступ пругом службеним објектима, односно сервисним постројењима засноване су на трошковима који директно настају као резултат одвијања железничког саобраћаја.</p> <p>Цене услуга из става 2. овог члана, висина накнада из става 5. овог члана, као и цене услуга из члана 35. овог закона, могу се изменити у зависности од услова на тржишту железничких услуга, узимајући у обзир укупне трошкове као горњу границу на којој накнаде и цене услуга могу бити засноване, у ком случају то мора бити објављено најмање три месеца унапред.</p> <p>Цене услуга из става 2. овог члана и члана 35. овог закона</p> | ДУ | <p>Овом одредбом Директиве је измењена и допуњена ранија формулација из Директиве 2001/14/ЕЗ. Биће транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.</p> |  |

|   |  |   |  |  |  |
|---|--|---|--|--|--|
| <p>3. Without prejudice to paragraph 4 or 5 of this Article or to Article 32, the charges for the minimum access package and for access to infrastructure connecting service facilities shall be set at the cost that is directly incurred as a result of operating the train service.</p> <p>Before 16 June 2015, the Commission shall adopt measures setting out the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>The infrastructure manager may decide to gradually adapt to those modalities during a period of no more than four years after the entry into force of those implementing acts.</p> <p>4. The infrastructure charges referred to in paragraph 3 may include a charge which reflects the scarcity of capacity of the identifiable section of the infrastructure during periods of congestion.</p> <p>5. The infrastructure charges referred to in paragraph 3 may be modified to take account of the cost of environmental effects caused by the operation of the train. Any such modification shall be differentiated according to the magnitude of the effect caused.</p> <p>Based on the experience gained by infrastructure managers, railway undertakings, regulatory bodies and competent authorities, and</p> |  | <p>утврђују се у складу са<br/>Методологијом.</p> |  |  |  |
|---|--|---|--|--|--|



|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>recognising existing schemes on noise differentiation, the Commission shall adopt implementing measures setting out the modalities to be followed for the application of the charging for the cost of noise effects including its duration of application and enabling the differentiation of infrastructure charges to take into account, where appropriate, the sensitivity of the area affected, in particular in terms of the size of population affected and the train composition with an impact on the level of noise emissions. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3). They shall not result in the undue distortion of competition between railway undertakings or affect the overall competitiveness of the rail sector.</p> <p>Any such modification of infrastructure charges to take account of the cost of noise effects shall support the retrofitting of wagons with the most economically viable low-noise braking technology available.</p> <p>Charging of environmental costs which results in an increase in the overall revenue accruing to the infrastructure manager shall however be allowed only if such charging is applied to road freight transport in accordance with Union law.</p> <p>If charging for environmental costs generates additional revenue, it shall be for Member States to decide how the revenue is to be used.</p> |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>Member States shall ensure that the necessary information is kept and that the origin of the charging of environmental costs and its application can be traced. Member States shall provide the Commission with this information upon request.</p> <p>6. To avoid undesirable disproportionate fluctuations, the charges referred to in paragraphs 3, 4 and 5 may be averaged over a reasonable spread of train services and times. Nevertheless, the relative magnitude of the infrastructure charge shall be related to the costs attributable to the services.</p> <p>7. The charge imposed for track access within service facilities referred to in point 2 of Annex II, and the supply of services in such facilities, shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.</p> <p>8. Where services listed in points 3 and 4 of Annex II, as additional and ancillary services are offered by only one supplier, the charge imposed for such a service shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.</p> <p>9. Charges may be levied for capacity used for the purpose of infrastructure maintenance. Such charges shall not exceed the net revenue loss to the infrastructure manager caused by the maintenance.</p> <p>10. The operator of the facility for supply of the services referred to in points 2, 3 and 4 of Annex II shall provide the infrastructure manager with the information on charges to be</p> |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|     |  |  |  |    |  |  |
|-----|--|--|--|----|--|--|
|     | included in the network statement or shall indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format in accordance with Article 27.  |  |  |    |  |  |
| 32. | <p>Exceptions to charging principles</p> <p>1. In order to obtain full recovery of the costs incurred by the infrastructure manager a Member State may, if the market can bear this, levy mark-ups on the basis of efficient, transparent and non-discriminatory principles, while guaranteeing optimal competitiveness of rail market segments. The charging system shall respect the productivity increases achieved by railway undertakings.</p> <p>The level of charges shall not, however, exclude the use of infrastructure by market segments which can pay at least the cost that is directly incurred as a result of operating the railway service, plus a rate of return which the market can bear.</p> <p>Before approving the levy of such mark-ups, Member States shall ensure that the infrastructure managers evaluate their relevance for specific market segments, considering at least the pairs listed in point 1 of Annex VI and retaining the relevant ones. The list of market segments defined by infrastructure managers shall contain at least the three following segments: freight services, passenger services within the framework of a public service contract and other passenger</p> |  |  | НУ | <p>Није регулисано Законом, ради се о једној од новина Директиве 2012/34/ЕУ, која ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са овом директивом.</p> |  |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>services.</p> <p>Infrastructure managers may further distinguish market segments according to commodity or passengers transported.</p> <p>Market segments in which railway undertakings are not currently operating but may provide services during the period of validity of the charging system shall also be defined. The infrastructure manager shall not include a mark-up in the charging system for those market segments.</p> <p>The list of market segments shall be published in the network statement and shall be reviewed at least every five years. The regulatory body referred to in Article 55 shall control that list in accordance with Article 56.</p> <p>2. For the carriage of goods from and to third countries operated on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union, infrastructure managers may set higher charges in order to obtain full costs recovery of the costs incurred.</p> <p>3. For specific future investment projects, or specific investment projects that have been completed after 1988, the infrastructure manager may set or continue to set higher charges on the basis of the long-term costs of such projects if they increase efficiency or cost-effectiveness or both and could not otherwise be or have been undertaken. Such a charging arrangement may also incorporate agreements on the sharing of the</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>risk associated with new investments.</p> <p>4. The infrastructure charges for the use of railway corridors which are specified in Commission Decision 2009/561/EC ( 1 ) shall be differentiated to give incentives to equip trains with the ETCS compliant with the version adopted by the Commission Decision 2008/386/EC ( 2 ) and successive versions. Such differentiation shall not result in any overall change in revenue for the infrastructure manager.</p> <p>Notwithstanding this obligation, Member States may decide that this differentiation of infrastructure charges does not apply to railway lines specified in Decision 2009/561/EC on which only ETCS equipped trains may run.</p> <p>Member States may decide to extend this differentiation to railway lines not specified in Decision 2009/561/EC.</p> <p>Before 16 June 2015 and following an impact assessment, the Commission shall adopt measures setting out modalities to be followed in applying the differentiation of the infrastructure charge according to a time-frame consistent with the ERTMS European Deployment Plan established under Decision 2009/561/EC and ensuring that it does not result in any overall change in revenue for the infrastructure manager. Those implementing measures shall adapt the modalities of the differentiation applicable to trains operating local and regional</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|     |   |     |   |    |   |                |
|-----|---|-----|---|----|---|----------------|
|     | <p>services using a limited section of the railway corridors specified in Decision 2009/561/EC. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3). They shall not result in the undue distortion of competition between railway undertakings or affect the overall competitiveness of the rail sector.</p> <p>5. To prevent discrimination, Member States shall ensure that any given infrastructure manager's average and marginal charges for equivalent use of its infrastructure are comparable and that comparable services in the same market segment are subject to the same charges. The infrastructure manager shall show in the network statement that the charging system meets these requirements in so far as this can be done without disclosing confidential business information.</p> <p>6. If an infrastructure manager intends to modify the essential elements of the charging system referred to in paragraph 1 of this Article, it shall make them public at least three months in advance of the deadline for the publication of the network statement according to Article 27(4).</p> |     |   |    |   |                |
| 33. | <p>Discounts</p> <p>1. Without prejudice to Articles 101, 102, 106 and 107 TFEU and notwithstanding the direct cost principle laid down in Article 31(3) of this Directive, any discount on the charges levied on a railway</p>   | 36. | <p>Управљач инфраструктуре може да уведе попусте доступне свим корисницима железничке инфраструктуре, у следећим случајевима:</p> | ДУ | <p>Директивом 2012/34/ЕУ попусти детаљније регулисани, односу Директиву</p> | <p>су у на</p> |

|     |  |  |   |    |   |  |
|-----|--|--|---|----|---|--|
|     | <p>undertaking by the infrastructure manager, for any service, shall comply with the criteria set out in this Article.</p> <p>2. With the exception of paragraph 3, discounts shall be limited to the actual saving of the administrative cost to the infrastructure manager. In determining the level of discount, no account may be taken of cost savings already internalised in the charge levied.</p> <p>3. Infrastructure managers may introduce schemes available to all users of the infrastructure, for specified traffic flows, granting time-limited discounts to encourage the development of new rail services, or discounts encouraging the use of considerably underutilised lines.</p> <p>4. Discounts may relate only to charges levied for a specified infrastructure section.</p> <p>5. Similar discount schemes shall apply for similar services. Discount schemes shall be applied in a non-discriminatory manner to any railway undertaking.</p> |  | <p>1) за тачно наведене одређене саобраћајне токове, за делове мреже, за трасе возова;</p> <p>2) ради подстицања развоја нових железничких услуга за ограничени временски период;</p> <p>3) да се подстакне развој нових железничких услуга или ради подстицања коришћења знатно неискоришћене железничке инфраструктуре.</p> <p>Попусти које одобрава управљач инфраструктуре објављују се у Изјави о мрежи.</p> |    | <p>2001/14/EЗ. Ова одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/EУ.</p> |  |
| 34. | <p>Compensation schemes for unpaid environmental, accident and infrastructure costs</p> <p>1. Member States may put in place a time-limited compensation scheme for the use of railway infrastructure for the demonstrably unpaid environmental, accident and infrastructure costs of competing transport modes in so far as these costs exceed the equivalent costs of rail.</p>  |  |   | НУ | <p>Ова одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/EУ.</p>             |  |

|       |  |     |   |    |  |  |
|-------|--|-----|---|----|--|--|
|       | <p>2. Where a railway undertaking receiving compensation enjoys an exclusive right, the compensation shall be accompanied by comparable benefits to users.</p> <p>3. The methodology used and calculations performed shall be publicly available. It shall in particular be possible to demonstrate the specific uncharged costs of the competing transport infrastructure that are avoided and to ensure that the scheme is granted on non-discriminatory terms to undertakings.</p> <p>4. Member States shall ensure that the scheme is compatible with Articles 93, 107 and 108 TFEU.</p> |     |   |    |  |  |
| 35.1. | <p>Performance scheme</p> <p>1. Infrastructure charging schemes shall encourage railway undertakings and the infrastructure manager to minimise disruption and improve the performance of the railway network through a performance scheme. This scheme may include penalties for actions which disrupt the operation of the network, compensation for undertakings which suffer from disruption and bonuses that reward better-than-planned performance.</p>  | 37. | <p>Управљач инфраструктуре доноси Систем показатеља за побољшање квалитета превоза преко кога се стимулишу корисници траса возова да смање поремећаје и побољшају ефикасност железничке мреже.</p> <p>Систем из става 1. овог члана садржи мере у вези поступака којима се ремети рад мреже, надокнаду корисницима траса возова који трпе штету и бонусе као награду за ефикасност већу од планиране.</p> | ПУ |  |  |
| 35.2. | <p>2. The basic principles of the performance scheme as listed in point 2 of Annex VI shall apply throughout the network.</p>  |     |   | НУ | Ова одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом |  |



|       |  |     |   |    |  |  |
|-------|--|-----|---|----|--|--|
|       |  |     |   |    | 2012/34/EU.  |  |
| 35.3. | 3. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning amendments to point 2(c) of Annex VI. Thus point 2(c) of Annex VI, may be amended in the light of the evolution of the rail market and experience gained by regulatory bodies referred to in Article 55, infrastructure managers and railway undertakings. Such amendments shall adapt the classes of delay to the best practices developed by industry.   |     |   | НП | Односи се на овлашћења ЕК.   |  |
| 36.   | Reservation charges<br>Infrastructure managers may levy an appropriate charge for capacity that is allocated but not used. That non-usage charge shall provide incentives for efficient use of capacity. The levy of such a charge on applicants that were allocated a train path shall be mandatory in the event of their regular failure to use allocated paths or part of them. For the imposition of this charge, the infrastructure managers shall publish in their network statement the criteria to determine such failure to use. The regulatory body referred to in Article 55 shall control such criteria in accordance with Article 56. Payments for this charge shall be made by either the applicant or the railway undertaking appointed in accordance with Article 41(1). The infrastructure manager shall always be able to inform any interested party of the infrastructure capacity | 35. | Поред накнада и услуга из члана 29. овог закона управљач инфраструктуре може да наплати и следеће услуге:<br><br>1) коришћење загушене железничке инфраструктуре, која се наплаћује у случају када је на одређеном сегменту инфраструктуре утврђен недостатак капацитета инфраструктуре, током периода загушења;<br><br>2) резервацију траса возова које се не користе;<br><br>3) додатно одржавање железничке инфраструктуре у складу са захтевима корисника | ДУ | Директива детаљније регулише накнаду по овом основу, тако да ће потпуна усклађеност бити постигнута у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/EU. |  |

|       |   |       |  |    |  |  |
|-------|---|-------|--|----|--|--|
|       | which has already been allocated to user railway undertakings.  |       | трасе воза.  |    |  |  |
| 37.   | <p>Cooperation in relation to charging systems on more than one network</p> <p>1. Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable the application of efficient charging schemes, and associate to coordinate the charging or to charge for the operation of train services which cross more than one infrastructure network of the rail system within the Union. Infrastructure managers shall, in particular, aim to guarantee the optimal competitiveness of international rail services and ensure the efficient use of the railway networks. To this end they shall establish appropriate procedures, subject to the rules set out in this Directive.</p> <p>2. For the purpose of paragraph 1 of this Article, Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable mark-ups, as referred to in Article 32, and performance schemes, as referred to in Article 35, to be efficiently applied, for traffic crossing more than one network of the rail system within the Union.</p> | 28.1. | Управљачи инфраструктуре међусобно сарађују у циљу омогућавања железничким превозницима ефикасног обављања превоза када се превоз обавља на више железничких инфраструктура. | ДУ | Ради се о новинама које уноси Директива 2012/34/ЕУ, тако да ће ова одредба бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ. |  |
| 38.1. | <p>Capacity rights</p> <p>1. Infrastructure capacity shall be allocated by an infrastructure manager. Once allocated to an applicant, it shall not be transferred by the recipient to another undertaking or service. Any trading</p>   | 26.   | Додељену трасу воза корисник трасе воза не може преносити другом железничком превознику, односно железничком превознику за сопствене потребе.                                | ПУ |  |  |

|         |   |  |  |    |  |  |
|---------|---|--|--|----|--|--|
|         | <p>in infrastructure capacity shall be prohibited and shall lead to exclusion from the further allocation of capacity.</p> <p>The use of capacity by a railway undertaking when carrying out the business of an applicant which is not a railway undertaking shall not be considered as a transfer.</p>   |  | <p>Забрањена је трговина трасама воза.</p> <p>Коришћење капацитета инфраструктуре од стране железничког превозника или железничког превозника за сопствене потребе, када обавља послове подносиоца захтева који није железнички превозник, не сматра се преношењем у смислу овог закона.</p> |    |  |  |
| 38.2-4. | <p>2. The right to use specific infrastructure capacity in the form of a train path may be granted to applicants for a maximum duration of one working timetable period.</p> <p>An infrastructure manager and an applicant may enter into a framework agreement as laid down in Article 42 for the use of capacity on the relevant railway infrastructure for a longer term than one working timetable period.</p> <p>3. The respective rights and obligations of infrastructure managers and applicants in respect of any allocation of capacity shall be laid down in contracts or in Member States' legislation.</p> <p>4. Where an applicant intends to request infrastructure capacity with a view to operating an international passenger service, it shall inform the infrastructure managers and the regulatory bodies concerned. In order to enable them to assess</p> |  |  | НУ | Ова одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ. |  |

|     |   |     |  |    |                            |  |
|-----|---|-----|--|----|----------------------------|--|
|     | whether the purpose of the international service is to carry passengers on a route between stations located in different Member States, and what the potential economic impact on existing public service contracts is, regulatory bodies shall ensure that any competent authority that has awarded a rail passenger service on that route defined in a public service contract, any other interested competent authority with a right to limit access under Article 11 and any railway undertaking performing the public service contract on the route of that international passenger service is informed.                       |     |  |    |                            |  |
| 39. | <p>Capacity allocation</p> <p>1. Member States may lay down a framework for the allocation of infrastructure capacity subject to the condition of management independence laid down in Article 4. Specific capacity-allocation rules shall be laid down. The infrastructure manager shall perform the capacity-allocation processes. In particular, the infrastructure manager shall ensure that infrastructure capacity is allocated in a fair and non-discriminatory manner and in accordance with Union law.</p> <p>2. Infrastructure managers shall respect the commercial confidentiality of information provided to them.</p> |     |  | НП | Дискрециона одредба.       |  |
| 40. | Cooperation in the allocation of infrastructure capacity on more than   | 28. | Управљачи инфраструктуре међусобно сарађују у циљу | ДУ | Директивом је ова материја |  |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>one network</p> <p>1. Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable the efficient creation and allocation of infrastructure capacity which crosses more than one network of the rail system within the Union, including under framework agreements referred to in Article 42. Infrastructure managers shall establish appropriate procedures, subject to the rules set out in this Directive, and organise train paths crossing more than one network accordingly.</p> <p>Member States shall ensure that representatives of infrastructure managers whose allocation decisions have an impact on other infrastructure managers associate in order to coordinate the allocation of or to allocate all relevant infrastructure capacity at an international level, without prejudice to the specific rules contained in Union law on rail freight oriented networks. The principles and criteria for capacity allocation established under this cooperation shall be published by infrastructure managers in their network statement in accordance with paragraph 3 of Annex IV. Appropriate representatives of infrastructure managers from third countries may be associated with these procedures.</p> <p>2. The Commission shall be informed of and invited to attend as an observer at the main meetings at which common principles and</p> |  | <p>омогућавања железничким превозницима ефикасног обављања превоза када се превоз обавља на више железничких инфраструктура.</p> <p>Управљач инфраструктуре гарантује оптималну конкурентност међународног железничког транспорта путника и робе. Свака сарадња или заједничка организација регулише се у складу са одредбама овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре примењује Методологију на начин који обезбеђује једнаке и недискриминаторске накнаде за различите кориснике трасе возова који обављају услуге сличног карактера на делу трасе воза на коме управљач инфраструктуре обезбеђује исте врсте услуга.</p> |  | <p>детаљније уређена у односу на раније важећу директиву, тако да ће ова одредба бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/EУ.</p> |  |
|--|--|--|--|--|--|

|        |  |  |  |    |                                     |  |
|--------|--|--|--|----|-------------------------------------|--|
|        | <p>practices for the allocation of infrastructure are developed. Regulatory bodies shall receive sufficient information about the development of common principles and practices for the allocation of infrastructure and from IT-based allocation systems, to allow them to perform their regulatory supervision in accordance with Article 56.</p> <p>3. At any meeting or other activity undertaken to permit the allocation of infrastructure capacity for trans-network train services, decisions shall only be taken by representatives of infrastructure managers.</p> <p>4. The participants in the cooperation referred to paragraph 1 shall ensure that its membership, methods of operation and all relevant criteria which are used for assessing and allocating infrastructure capacity be made publicly available.</p> <p>5. Working in cooperation, as referred to in paragraph 1, infrastructure managers shall assess the need for, and may where necessary propose and organise international train paths to facilitate the operation of freight trains which are subject to an ad hoc request as referred to in Article 48.</p> <p>Such prearranged international train paths shall be made available to applicants through any of the participating infrastructure managers.</p> |  |  |    |                                     |  |
| 41.1-2 | Applicants<br>1. Requests for infrastructure   |  |  | НУ | Ова одредба ће бити транспонована у |  |

|       |   |     |  |    |   |  |
|-------|---|-----|--|----|---|--|
|       | <p>capacity may be made by applicants. In order to use such infrastructure capacity, applicants shall appoint a railway undertaking to conclude an agreement with the infrastructure manager in accordance with Article 28. This is without prejudice to the right of applicants to conclude agreements with infrastructure managers under Article 44(1).</p> <p>2. The infrastructure manager may set requirements with regard to applicants to ensure that its legitimate expectations about future revenues and utilisation of the infrastructure are safeguarded. Such requirements shall be appropriate, transparent and non-discriminatory. They shall be specified in the network statement as referred to in point 3(b) of Annex IV. They may only include the provision of a financial guarantee that shall not exceed an appropriate level which shall be proportional to the contemplated level of activity of the applicant, and assurance of the capability to prepare compliant bids for infrastructure capacity.</p> |     |  |    | <p>даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.</p> |  |
| 41.3. | <p>3. Before 16 June 2015, the Commission shall adopt implementing measures setting out the details of the criteria to be followed for the application of paragraph 2. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>  |     |  | НП | <p>Односи се на надлежност ЕК.</p>                            |  |
| 42.   | <p>Framework agreements</p>   | 25. | <p>Управљач инфраструктуре и подносилац захтева, изузетно,</p> | ДУ | <p>Директивом је ова материја</p>                             |  |

|  |   |  |  |  |
|--|---|--|--|--|
| <p>1. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, a framework agreement may be concluded between an infrastructure manager and an applicant. Such a framework agreement shall specify the characteristics of the infrastructure capacity required by and offered to the applicant over a period of time exceeding one working timetable period.</p> <p>The framework agreement shall not specify a train path in detail, but shall be such as to meet the legitimate commercial needs of the applicant. A Member State may require prior approval of such a framework agreement by the regulatory body referred to in Article 55 of this Directive.</p> <p>2. Framework agreements shall not be such as to preclude the use of the relevant infrastructure by other applicants or services.</p> <p>3. Framework agreements shall allow for the amendment or limitation of its terms to enable better use to be made of the railway infrastructure.</p> <p>4. Framework agreements may contain penalties should it be necessary to modify or terminate the agreement.</p> <p>5. Framework agreements shall, in principle, cover a period of five years, renewable for periods equal to their original duration. The infrastructure manager may agree to a shorter or longer period in specific cases. Any period longer than five years shall be justified by the existence of commercial contracts,</p> | <p>могу да сачине и оквирни споразум, за коришћење капацитета на одговарајућој железничкој инфраструктури на рок дужи него што је то један период важења реда вожње.</p> <p>Оквирни споразум између управљача инфраструктуре и подносиоца захтева садржи карактеристике капацитета инфраструктуре које је подносилац захтева тражио и које су му понуђене током временског периода који прелази један период важења реда вожње.</p> <p>Оквирни споразум не садржи детаљно трасу воза, већ задовољава легитимне комерцијалне потребе подносиоца захтева и закључује се по правилу на пет година.</p> <p>У посебним случајевима управљач инфраструктуре може пристати на краћи или дужи период. Сваки период дужи од пет година правда се постојањем комерцијалних уговора, наменских инвестиција или ризика.</p> <p>Период дужи од 10 година могућ је само у изузетним случајевима, посебно када је реч о дугорочним инвестицијама</p> |  | <p>детаљније уређена у односу на раније важећу директиву. Ова одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/EУ.</p> |  |
|--|---|--|--|--|



|       |  |       |  |    |  |  |
|-------|--|-------|--|----|--|--|
|       | <p>specialised investments or risks.</p> <p>6. For services using specialised infrastructure referred to in Article 49 which requires substantial and long-term investment, duly justified by the applicant, framework agreements may be for a period of 15 years. Any period longer than 15 years shall be permissible only in exceptional cases, in particular where there is large-scale, long-term investment, and particularly where such investment is covered by contractual commitments including a multiannual amortisation plan.</p> |       | <p>великог обима и када је такво инвестирање обухваћено уговорним обавезама.</p> <p>Оквирни споразуми не искључују могућност да одговарајућу инфраструктуру користе и други подносиоци захтева.</p> <p>Оквирни споразум може да се измени, допуни или ограничи у циљу боље употребе железничке инфраструктуре.</p> <p>Поштујући пословну тајну, опште одредбе сваког оквирног споразума доступне су свакој заинтересованој страни.</p> |    |  |  |
| 43.1. | <p>Schedule for the allocation process</p> <p>1. The infrastructure manager shall adhere to the schedule for capacity allocation set out in Annex VII.</p>   | 23.6. | <p>Управљач инфраструктуре се придржава временског плана доделе капацитета инфраструктуре који доноси Министар посебним актом. Временски план доделе капацитета инфраструктуре представља динамику у процесу доделе тих капацитета, који је повезан са динамиком подношења захтева током поступка израде реда вожње (што, између осталог, укључује рокове за подношење захтева, планирање процеса координације, доделу трасе,</p>      | ПУ |  |  |

|     |   |  |   |    |   |  |
|-----|---|--|---|----|---|--|
|     |   |  | закључивање уговора и др.) и динамиком подношења захтева за доделу трасе воза ван поступка израде реда вожње. |    |   |  |
| 43. | <p>2. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex VII. Thus, after consultation of all infrastructure managers, Annex VII may be amended to take into account operational considerations of the allocation process. Those amendments shall be based on what is necessary in the light of experience in order to ensure an efficient allocation process and to reflect the operational concerns of the infrastructure managers.</p> <p>3. Infrastructure managers shall agree with the other relevant infrastructure managers concerned which international train paths are to be included in the working timetable, before commencing consultation on the draft working timetable. Adjustments shall only be made if absolutely necessary.</p> |  |   | НП | Надлежност ЕК.  |  |
| 44. | <p>Applications</p> <p>1. Applicants may apply under public or private law to the infrastructure manager to request an agreement granting rights to use railway infrastructure against a charge as provided for in Section 2 of Chapter IV.</p> <p>2. Requests relating to the regular working timetable shall comply with</p>  |  |   | НУ | Ради се о новинама које уноси Директива, тако да ће ова одредба бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ. |  |

|     |   |     |  |    |  |  |
|-----|---|-----|--|----|--|--|
|     | <p>the deadlines set out in Annex VII.</p> <p>3. An applicant who is a party to a framework agreement shall apply in accordance with that agreement.</p> <p>4. For train paths crossing more than one network, infrastructure managers shall ensure that applicants may apply to a one-stop shop that is either a joint body established by the infrastructure managers or one single infrastructure manager involved in the train path. That infrastructure manager shall be permitted to act on behalf of the applicant to seek capacity with other relevant infrastructure managers. This requirement is without prejudice to Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight ( 1 ).</p> |     |  |    |  |  |
| 45. | <p>Scheduling</p> <p>1. The infrastructure manager shall, as far as possible, meet all requests for infrastructure capacity including requests for train paths crossing more than one network, and shall, as far as possible, take account of all constraints on applicants, including the economic effect on their business.</p> <p>2. The infrastructure manager may give priority to specific services within the scheduling and coordination process but only as set out in Articles 47 and 49.</p> <p>3. The infrastructure manager shall consult interested parties about the</p>   | 23. | <p>Управљач инфраструктуре, додељује трасе воза једанпут годишње по усклађивању захтева за доделу траса воза у поступку израде реда вожње, најдуже за период важења реда вожње.</p> <p>Управљач инфраструктуре консултује заинтересоване стране у вези са нацртом реда вожње и омогућава им рок од најмање месец дана за доставу својих предлога.</p> <p>Заинтересоване стране</p> | ПУ |  |  |

|   |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|
| <p>draft working timetable and allow them at least one month to present their views. Interested parties shall include all those who have requested infrastructure capacity and other parties who wish to have the opportunity to comment on how the working timetable may affect their ability to procure rail services during the working timetable period.</p> <p>4. The infrastructure manager shall take appropriate measures to deal with any concerns that are expressed.</p> |  | <p>укључују све оне који су поднели захтев за доделу траса воза, као и остале стране које желе да им се омогући да дају свој коментар о томе како ред вожње може утицати на њихову способност да пружају железничке услуге током тог периода важења реда вожње.</p> <p>За ванредне захтеве за доделу трасе воза или захтеве којима се мења поднети захтев за доделу трасе воза, управљач инфраструктуре ће предузети одговарајуће мере у циљу реализације тих захтева.</p> <p>Управљач инфраструктуре дужан је да предузима одговарајуће мере за решавање свих изложених проблема.</p> <p>Управљач инфраструктуре се придржава временског плана доделе капацитета инфраструктуре који доноси Министар посебним актом. Временски план доделе капацитета инфраструктуре представља динамику у процесу доделе тих капацитета, који је повезан са динамиком подношења захтева током поступка израде реда вожње (што, између осталог, укључује рокове за подношење захтева, планирање процеса координације, доделу трасе,</p> |  |  |
|---|--|--|--|--|

|     |  |     |  |    |  |  |
|-----|--|-----|--|----|--|--|
|     |  |     | закључивање уговора и др.) и динамиком подношења захтева за доделу трасе воза ван поступка израде реда вожње.  |    |  |  |
| 46. | <p>Coordination process</p> <p>1. During the scheduling process referred to in Article 45, where the infrastructure manager encounters conflicts between different requests, it shall attempt, through coordination of the requests, to ensure the best possible matching of all requirements.</p> <p>2. Where a situation requiring coordination arises, the infrastructure manager shall have the right, within reasonable limits, to propose infrastructure capacity that differs from that which was requested.</p> <p>3. The infrastructure manager shall attempt, through consultation with the appropriate applicants, to resolve any conflicts. Such consultation shall be based on the disclosure of the following information within a reasonable time, free of charge and in written or electronic form:</p> <p>(a) train paths requested by all other applicants on the same routes;</p> <p>(b) train paths allocated on a preliminary basis to all other applicants on the same routes;</p> <p>(c) alternative train paths proposed on the relevant routes in accordance with paragraph 2;</p> <p>(d) full details of the criteria being used in the capacity-allocation process.</p> | 24. | <p>Током процеса планирања реда вожње из члана 23. овог закона, када наиђе на сукобљавање различитих захтева, управљач инфраструктуре настоји да, путем координације захтева, обезбеди најбољу могућу усклађеност свих захтева.</p> <p>Када се појави ситуација која захтева координацију, управљач инфраструктуре има право да предложи капацитет инфраструктуре који се разликује од оног који се тражи у захтеву за доделу трасе воза.</p> <p>Управљач инфраструктуре настоји да, кроз координацију са подносиоцима захтева, постигне решење свих спорова.</p> <p>Принципи којим се руководе у процесу координације дефинишу се у Изјави о мрежи.</p> <p>У случају спорова који се односе на доделу капацитета инфраструктуре обезбеђује се систем решавања спорова како би се такви спорови решили благовремено. Ако се овај</p> | ДУ | <p>Директива детаљније регулише процес координације у односу на раније важећу директиву, тако да ће ова одредба бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ</p> |  |

|     |   |     |  |    |  |  |
|-----|---|-----|--|----|--|--|
|     | <p>In accordance with Article 39(2), that information shall be provided without disclosing the identity of other applicants, unless applicants concerned have agreed to such disclosure.</p> <p>4. The principles governing the coordination process shall be set out in the network statement. These shall, in particular, reflect the difficulty of arranging international train paths and the effect that modification may have on other infrastructure managers.</p> <p>5. Where requests for infrastructure capacity cannot be satisfied without coordination, the infrastructure manager shall attempt to accommodate all requests through coordination.</p> <p>6. Without prejudice to the current appeal procedures and to Article 56, in the event of disputes relating to the allocation of infrastructure capacity, a dispute resolution system shall be made available in order to resolve such disputes promptly. This system shall be set out in the network statement. If this system is applied, a decision shall be reached within a time limit of 10 working days.</p> |     | <p>систем примени, одлука се мора донети у року од 10 радних дана, без обзира на поступке по приговорима.</p>  |    |  |  |
| 47. | <p>Congested infrastructure</p> <p>1. Where, after coordination of the requested train paths and consultation with applicants, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, the infrastructure manager shall immediately declare that section of</p>  | 41. | <p>Ако после координације није могуће постићи решење спора, у смислу члана 24. овог закона, управљач инфраструктуре дужан је, без одлагања, да прогласи загушеним капацитет инфраструктуре који је предмет координације.</p> | ПУ |  |  |

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>infrastructure on which this has occurred to be congested. This shall also be done for infrastructure which can be expected to suffer from insufficient capacity in the near future.</p> <p>2. Where infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager shall carry out a capacity analysis as provided for in Article 50, unless a capacity-enhancement plan, as provided for in Article 51, is already being implemented.</p> <p>3. Where charges in accordance with Article 31(4) have not been levied or have not achieved a satisfactory result and the infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager may, in addition, employ priority criteria to allocate infrastructure capacity.</p> <p>4. The priority criteria shall take account of the importance of a service to society relative to any other service which will consequently be excluded.</p> <p>In order to guarantee the development of adequate transport services within this framework, in particular to comply with public-service requirements or to promote the development of national and international rail freight, Member States may take any measures necessary, under non-discriminatory conditions, to ensure that such services are given priority when infrastructure capacity is allocated.</p> <p>Member States may, where appropriate, grant the infrastructure</p> |  | <p>Загушеним капацитетом инфраструктуре из става 1. овог члана сматра се и капацитет инфраструктуре за коју се очекивано може предвидети да ће у блиској будућности бити загушен.</p> <p>У случају проглашења капацитета инфраструктуре загушеним, управљач инфраструктуре спроводи анализу капацитета у складу са чланом 42. овог закона, осим ако није започета реализација плана побољшања капацитета инфраструктуре из члана 43. овог закона.</p> <p>Ако цене услуге из члана 35. тачка 1) овог закона није наплаћена или није постигла задовољавајући резултат, а инфраструктура је проглашена загушеном, управљач инфраструктуре може додатно употребити приоритетне критеријуме за доделу капацитета инфраструктуре.</p> <p>Применом приоритетних критеријума утврђује се значај одређене услуге за друштво, у односу на било коју другу услугу која се услед тога искључује.</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|  |  |   |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|
| <p>manager compensation corresponding to any loss of revenue related to the need to allocate a given capacity to certain services pursuant to the second subparagraph.</p> <p>Those measures and that compensation shall include taking account of the effect of this exclusion in other Member States.</p> <p>5. The importance of freight services, and in particular international freight services, shall be given adequate consideration in determining priority criteria.</p> <p>6. The procedures to be followed and the criteria to be used where infrastructure is congested shall be set out in the network statement.</p> |  | <p>У случају из става 5. овог члана Влада може одобрити управљачу инфраструктуре надокнаду која одговара губитку прихода услед потребе да се одређени капацитет инфраструктуре додели за обављање одређених услуга.</p> <p>При одређивању критеријума по којима се дају приоритети, управљач инфраструктуре ће узети у обзир и одговарајући значај важности услуга у транспорту робе и нарочито међународном транспорту робе.</p> <p>Поступци и критеријуми којима ће се одредити приоритети у случају загушења капацитета инфраструктуре утврђују се у Изјави о мрежи.</p> <p>У случају загушене инфраструктуре, управљач инфраструктуре има право да захтева од корисника трасе воза враћање додељене трасе воза, коју је тај корисник трасе воза у периоду од најмање месец дана користио мање него што је дозвољено граничном квотом предвиђеном у Изјави о мрежи, изузев ако корисник трасе воза исту није користио из неекономских разлога који су изван његове контроле.</p> |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|



|     |  |     |  |    |   |  |
|-----|--|-----|--|----|---|--|
| 48. | <p>Ad hoc requests</p> <p>1. The infrastructure manager shall respond to ad hoc requests for individual train paths as quickly as possible, and in any event within five working days. Information supplied on available spare capacity shall be made available to all applicants who may wish to use this capacity.</p> <p>2. Infrastructure managers shall, where necessary, undertake an evaluation of the need for reserve capacity to be kept available within the final scheduled working timetable to enable them to respond rapidly to foreseeable ad hoc requests for capacity. This shall also apply in cases of congested infrastructure.</p>                     | 40. | <p>Управљач инфраструктуре процењује потребу за капацитетом инфраструктуре који треба да је доступан у току важења реда вожње, у циљу правовременог решавања ванредних захтева за доделом траса воза.</p> <p>Одредба става 1. овог члана примењује се и у случајевима загушене инфраструктуре.</p> <p>Управљач инфраструктуре решава по ванредним захтевима у року од пет радних дана од дана пријема захтева.</p> | ДУ | <p>Директива детаљније регулише ванредне (ad hoc) захтеве, тако да ће ова одредба бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.</p> |  |
| 49. | <p>Specialised infrastructure</p> <p>1. Without prejudice to paragraph 2, infrastructure capacity shall be considered to be available for the use of all types of service which conform to the characteristics necessary for operation on the train path. 2. Where there are suitable alternative routes, the infrastructure manager may, after consultation with interested parties, designate particular infrastructure for use by specified types of traffic. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, where such designation has occurred, the infrastructure manager may give priority to this type of traffic when allocating infrastructure capacity.</p> |     |  | НУ | <p>Није регулисано Законом. Ова одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.</p>  |  |

|     |  |     |  |    |  |  |
|-----|--|-----|--|----|--|--|
|     | <p>Such designation shall not prevent the use of such infrastructure by other types of traffic when capacity is available.</p> <p>3. Where infrastructure has been designated pursuant to paragraph 2, this shall be described in the network statement.</p>   |     |  |    |  |  |
| 50. | <p>Capacity analysis</p> <p>1. The objective of capacity analysis is to determine the constraints on infrastructure capacity which prevent requests for capacity from being adequately met, and to propose methods of enabling additional requests to be satisfied. The capacity analysis shall identify the reasons for the congestion and what measures might be taken in the short and medium term to ease the congestion.</p> <p>2. The capacity analysis shall consider the infrastructure, the operating procedures, the nature of the different services operating and the effect of all these factors on infrastructure capacity. Measures to be considered shall include in particular rerouting services, retiming services, speed alterations and infrastructure improvements.</p> <p>3. A capacity analysis shall be completed within six months of the identification of infrastructure as congested.</p> | 42. | <p>Анализа капацитета је поступак којим се утврђују разлози загушења капацитета инфраструктуре и мере које се могу краткорочно и дугорочно предузети да би се смањило загушење капацитета инфраструктуре.</p> <p>Анализа капацитета обухвата анализу инфраструктуре, поступака рада, карактера различитих услуга које се реализују, мера за преусмеравање услуга, мењања временских термина услуга, промена брзина и побољшања железничке инфраструктуре.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да изврши анализу капацитета у року од шест месеци од када је утврђено да је железничка инфраструктура загушена.</p> | ПУ |  |  |
| 51. | <p>Capacity-enhancement plan</p> <p>1. Within six months of the completion of a capacity analysis, the infrastructure manager shall</p>  | 43. | <p>План побољшања капацитета инфраструктуре израђује се након консултација са корисницима загушене</p>   | ПУ |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>produce a capacity- enhancement plan.</p> <p>2. A capacity-enhancement plan shall be developed after consultation with users of the relevant congested infrastructure.</p> <p>It shall identify:</p> <p>(a) the reasons for the congestion;</p> <p>(b) the likely future development of traffic;</p> <p>(c) the constraints on infrastructure development;</p> <p>(d) the options and costs for capacity enhancement, including likely changes to access charges.</p> |  | <p>инфраструктуре, који садржи:</p> <p>1) разлоге загушења;</p> <p>2) могућности за побољшање нивоа организовања и регулисања железничког саобраћаја;</p> <p>3) могућности за развој железничке инфраструктуре;</p> <p>4) трошкове побољшања капацитета инфраструктуре.</p> <p>План побољшања капацитета инфраструктуре доноси се по претходно прибављеној сагласности Дирекције за железнице.</p> <p>У случају загушења инфраструктуре управљач инфраструктуре нема право да наплати накнаде и услуге из члана 29. овог закона, ако:</p> <p>1) не донесе план побољшања капацитета инфраструктуре или</p> <p>2) не реализује план</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|       |   |  |  |    |   |  |
|-------|---|--|--|----|---|--|
|       |   |  | <p>побољшања капацитета инфраструктуре.</p> <p>Изузетно од става 3. овог члана, Дирекција за железнице може да одобри управљачу инфраструктуре да наплати накнаде и услуге из члана 29. овог закона, ако:</p> <p>1) постоје основани разлози који онемогућавају реализацију плана побољшања капацитета инфраструктуре;</p> <p>2) финансијске могућности онемогућавају реализацију плана побољшања капацитета инфраструктуре.</p> <p>Управљач инфраструктуре израђује план побољшања капацитета инфраструктуре у року од шест месеци од завршетка анализе капацитета.</p> |    |   |  |
| 52.1. | <p>Use of train paths</p> <p>1. In the network statement, the infrastructure manager shall specify conditions whereby it will take account of previous levels of utilisation of train paths in determining priorities for the</p> |  |  | НУ | <p>Ова одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/EУ.</p> |  |

|       |  |       |  |    |  |  |
|-------|--|-------|--|----|--|--|
|       | allocation process.  |       |  |    |  |  |
| 52.2. | 2. For congested infrastructure in particular, the infrastructure manager shall require the surrender of a train path which, over a period of at least one month, has been used less than a threshold quota to be laid down in the network statement, unless this was due to non-economic reasons beyond the applicant's control.  | 41.9. | У случају загушене инфраструктуре, управљач инфраструктуре има право да захтева од корисника трасе воза враћање додељене трасе воза, коју је тај корисник трасе воза у периоду од најмање месец дана користио мање него што је дозвољено граничном квотом предвиђеном у Изјави о мрежи, изузев ако корисник трасе воза исту није користио из неекономских разлога који су изван његове контроле. | ПУ |  |  |
| 53.   | Infrastructure capacity for maintenance work<br>1. Requests for infrastructure capacity to enable maintenance work to be performed shall be submitted during the scheduling process.<br>2. Adequate account shall be taken by the infrastructure manager of the effect of infrastructure capacity reserved for scheduled track maintenance work on applicants.<br>3. The infrastructure manager shall inform, as soon as possible, interested parties about the unavailability of infrastructure capacity due to unscheduled maintenance work. | 20.8. | Додела капацитета инфраструктуре ради обављања послова одржавања те инфраструктуре предвиђа се у току процеса планирања капацитета инфраструктуре.   | ДУ | Директивом су захтеви за капацитетом инфраструктуре у сврху радова на одржавању детаљније регулисани у односу на раније важећу директиву. Ова одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ. |  |
| 54.   | Special measures to be taken in the event of disturbance<br>1. In the event of disturbance to train movements caused by technical failure or accident the infrastructure   | 44.   | У случајевима немогућности одвијања железничког саобраћаја која је проузрокована техничким кваровима, несрећама и  | ПУ |  |  |

|   |   |  |  |  |
|---|---|--|--|--|
| <p>manager shall take all necessary steps to restore the situation to normal. To that end, it shall draw up a contingency plan listing the various bodies to be informed in the event of serious incidents or serious disturbance to train movements.</p> <p>2. In an emergency and, where absolutely necessary, on account of a breakdown making the infrastructure temporarily unusable, the train paths allocated may be withdrawn without warning for as long as is necessary to repair the system.</p> <p>The infrastructure manager may, if it deems this necessary, require railway undertakings to make available to it the resources which it feels are the most appropriate to restore the situation to normal as soon as possible.</p> <p>3. Member States may require railway undertakings to be involved in assuring the enforcement and monitoring of their own compliance with the safety standards and rules.</p> | <p>деловањем више силе, управљач инфраструктуре предузима све неопходне мере да се успостави редовно одвијање саобраћаја. У том циљу, он саставља могући план за непредвиђене ситуације, с листом институција које треба обавестити у случају озбиљних инцидената или озбиљних поремећаја у железничком саобраћају.</p> <p>О немогућности одвијања саобраћаја и мерама које се предузимају, управљач инфраструктуре дужан је да обавести железничког превозника, железничког превозника за сопствене потребе, Министарство и све друге надлежне институције.</p> <p>У хитним случајевима и случајевима када железничка инфраструктура постане привремено неупотребљива, додељене трасе возова могу се привремено повући без најаве и то онолико времена колико је потребно за довођење железничке инфраструктуре у употребљиво стање.</p> <p>Управљач инфраструктуре ангажује средства корисника трасе воза која сматра најподеснијим за успостављање</p> |  |  |  |
|---|---|--|--|--|

|        |   |                           |  |    |  |  |
|--------|---|---------------------------|--|----|--|--|
|        |   |                           | нормалне ситуације.  |    |  |  |
| 55.1-2 | <p>Regulatory body</p> <p>1. Each Member State shall establish a single national regulatory body for the railway sector. Without prejudice to paragraph 2, this body shall be a stand-alone authority which is, in organisational, functional, hierarchical and decision-making terms, legally distinct and independent from any other public or private entity. It shall also be independent in its organisation, funding decisions, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, charging body, allocation body or applicant. It shall furthermore be functionally independent from any competent authority involved in the award of a public service contract.</p> <p>2. Member States may set up regulatory bodies which are competent for several regulated sectors, if these integrated regulatory authorities fulfil the independence requirements set out in paragraph 1 of this Article. The regulatory body for the rail sector may also be joined in organisational term with the national competition authority referred to in Article 11 of Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 101 and 102 of the Treaty ( 1 ), the safety authority established under Directive 2004/49/EC of the European</p> | <p>91.1.</p> <p>92.1.</p> | <p>Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), као посебна организација, обавља послове државне управе у области железнице утврђене овим законом, као и законом којим се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају.</p> <p>Дирекција обавља послове у области регулисања тржишта железничких услуга, послове у области регулисања безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја.</p> | ПУ |  |  |

|          |   |  |  |    |  |  |
|----------|---|--|--|----|--|--|
|          | Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways ( 1 ) or the licensing authority referred to in Chapter III of this Directive, if the joint body fulfils the independence requirements set out in paragraph 1 of this Article.   |  |  |    |  |  |
| 55.3.1-4 | <p>3. Member States shall ensure that the regulatory body is staffed and managed in a way that guarantees its independence. They shall, in particular, ensure that the persons in charge of decisions to be taken by the regulatory body in accordance with Article 56, such as members of its executive board, where relevant, be appointed under clear and transparent rules which guarantee their independence by the national cabinet or council of ministers or by any other public authority which does not directly exert ownership rights over regulated undertakings.</p> <p>Member States shall decide whether these persons are appointed for a fixed and renewable term, or on a permanent basis which only allows dismissal for disciplinary reasons not related to their decision-making. They shall be selected in a transparent procedure on the basis of their merit, including appropriate competence and relevant experience, preferably in the field of railways or other network industries.</p> <p>Member States shall ensure that these persons act independently from any market interest related to the railway sector, and shall therefore not have any interest or</p> |  |  | НУ | <p>Није регулисано Законом. Ради се о новинама које уноси ова директива. Одредба ће бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ</p> |  |



|        |   |       |   |    |  |  |
|--------|---|-------|---|----|--|--|
|        | <p>business relationship with any of the regulated undertakings or entities. To this effect, these persons shall make annually a declaration of commitment and a declaration of interests, indicating any direct or indirect interests that may be considered prejudicial to their independence and which might influence their performance of any function. These persons shall withdraw from decision-making in cases which concern an undertaking with which they had a direct or indirect connection during the year before the launch of a procedure.</p> <p>They shall not seek or take instructions from any government or other public or private entity when carrying out the functions of the regulatory body, and have full authority over the recruitment and management of the staff of the regulatory body.</p> <p>After their term in the regulatory body, they shall have no professional position or responsibility with any of the regulated undertakings or entities for a period of not less than one year.</p> |       |   |    |  |  |
| 55.3.5 | <p>After their term in the regulatory body, they shall have no professional position or responsibility with any of the regulated undertakings or entities for a period of not less than one year.</p>   | 91.4. | <p>ДИРЕКТОР ДИРЕКЦИЈЕ<br/>НАЈМАЊЕ ГОДИНУ ДАНА<br/>ПО РАЗРЕШЕЊУ СА<br/>ДУЖНОСТИ НЕ СМЕ БИТИ<br/>АНГАЖОВАН ПО БИЛО КОМ<br/>ОСНОВУ НА СТРУЧНИМ<br/>ИЛИ УПРАВЉАЧКИМ<br/>ПОСЛОВИМА У</p> | ПУ |  |  |

|     |   |     | ПРЕДУЗЕЋИМА ИЛИ<br>ТЕЛИМА КОЈА СУ ПРЕДМЕТ<br>РЕГУЛИСАЊА ТРЖИШТА<br>ЖЕЛЕЗНИЧКИХ УСЛУГА  |    |   |  |
|-----|---|-----|--|----|---|--|
| 56. | <p>Functions of the regulatory body</p> <p>1. Without prejudice to Article 46(6), an applicant shall have the right to appeal to the regulatory body if it believes that it has been unfairly treated, discriminated against or is in any other way aggrieved, and in particular against decisions adopted by the infrastructure manager or where appropriate the railway undertaking or the operator of a service facility concerning:</p> <p>(a) the network statement in its provisional and final versions;</p> <p>(b) the criteria set out in it;</p> <p>(c) the allocation process and its result;</p> <p>(d) the charging scheme;</p> <p>(e) the level or structure of infrastructure charges which it is, or may be, required to pay;</p> <p>(f) arrangements for access in accordance with Articles 10 to 13;</p> <p>(g) access to and charging for services in accordance with Article 13.</p> <p>2. Without prejudice to the powers of the national competition authorities for securing competition in the rail services markets, the regulatory body shall have the power to monitor the competitive situation in the rail services markets and shall, in particular, control points (a) to (g) of paragraph 1 on its own initiative and</p> | 93. | <p>Дирекција у области<br/>регулисања тржишта<br/>железничких услуга:</p> <p>1) одлучује по приговорима подносилаца захтева за доделу трасе воза, нарочито имајући у виду евентуално неправедно поступање или дискриминацију од стране управљача инфраструктуре или железничких превозника, а у вези са:</p> <p>(1) Изјавом о мрежи,</p> <p>(2) критеријумима утврђеним у Изјави о мрежи,</p> <p>(3) поступком доделе траса воза и његовим исходом,</p> <p>(4) начином утврђивања накнада за коришћење трасе воза,</p> <p>(5) нивоом или структуром накнада за коришћење</p> | ДУ | <p>Овом директивом је значајно проширена надлежност регулаторног тела и ојачана његова позиција, у односу на раније важеће директиве. Предлогом закона је предложена допуна члан 95. ради прецизирања овлашћења Дирекције за железнице у смислу Директиве 2012/34/ЕУ, и у складу са запажањима ЕК у Извештају о напретку за 2014. годину, у делу који се односи на железничко регулаторно тело. Ова одредба ће у потпуности бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/ЕУ.</p> |  |

|  |  |   |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|
| <p>with a view to preventing discrimination against applicants. It shall, in particular, check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants.</p> <p>3. The regulatory body shall also cooperate closely with the national safety authority within the meaning of Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community ( 2 ), and the licensing authority within the meaning of this Directive.</p> <p>Member States shall ensure that these authorities jointly develop a framework for information-sharing and cooperation aimed at preventing adverse effects on competition or safety in the railway market. This framework shall include a mechanism for the regulatory body to provide the national safety and licensing authorities with recommendations on issues that may affect competition in the railway market and for the national safety authority to provide the regulatory body and licensing authority with recommendations on issues that may affect safety. Without prejudice to the independence of each authority within the field of their respective competences, the relevant authority shall examine any such recommendation before adopting its decisions. If the relevant</p> |  | <p>трасе воза;</p> <p>2) прати и анализира услове конкуренције на тржишту железничких транспортних услуга и на сопствену иницијативу преиспитује поступке и документе из тачке 1) овог члана, а у циљу спречавања дискриминације међу подносиоцима захтева за доделу трасе воза. Дирекција посебно проверава да ли Изјава о мрежи садржи клаузуле или предвиђа дискрециона овлашћења управљача инфраструктуре која би могла бити коришћена за дискриминацију подносилаца захтева за доделу трасе воза;</p> <p>3) контролише независност управљача инфраструктуре у односу на друге субјекте на тржишту железничких услуга;</p> <p>4) обезбеђује да накнаде које је утврдио управљач инфраструктуре буду недискриминаторске и у складу са овим законом;</p> <p>5) обезбеђује да управљач инфраструктуре утврђује</p> |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|

|   |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|
| <p>authority decides to deviate from these recommendations, it shall give reasons in its decisions.</p> <p>4 Member States may decide that the regulatory body is given the task to adopt non-binding opinions on the provisional versions of the business plan referred to in Article 8(3), the contractual agreement and the capacity- enhancement plan to indicate in particular whether these instruments are consistent with the competitive situation in the rail services markets.</p> <p>5. The regulatory body shall have the necessary organisational capacity in terms of human and material resources, which shall be proportionate to the importance of the rail sector in the Member State.</p> <p>6. The regulatory body shall ensure that charges set by the infrastructure manager comply with Section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory. Negotiations between applicants and an infrastructure manager concerning the level of infrastructure charges shall only be permitted if these are carried out under the supervision of the regulatory body. The regulatory body shall intervene if negotiations are likely to contravene the requirements of this Chapter.</p> <p>7. The regulatory body shall, regularly and, in any case, at least every two years, consult representatives of users of the rail freight and passenger transport services, to take into account their views on the rail market.</p> |  | <p>приступ и коришћење железничке инфраструктуре на недискриминаторској основи у складу са овим законом;</p> <p>6) обезбеђује контролу приступа и коришћења објеката и стабилних постројења којима не управља управљач инфраструктуре и које је регулисано уговором потписаним између лица које обезбеђује услугу и железничког превозника;</p> <p>7) прати железничко тржиште, како би се анализирао конкуренција између различитих видова саобраћаја;</p> <p>8) контролише квалитет железничких услуга укључујући приступачност за особе са инвалидитетом које обезбеђују железнички превозници и управљачи инфраструктуре;</p> <p>9) сарађује са телом надлежним за заштиту конкуренције, даје стручна мишљења и анализе, пружа техничку помоћ у вези са питањима која нису</p> |  |  |
|---|--|--|--|--|

|   |  |   |  |  |
|---|--|---|--|--|
| <p>8. The regulatory body shall have the power to request relevant information from the infrastructure manager, applicants and any third party involved within the Member State concerned.</p> <p>Information requested shall be supplied within a reasonable period set by the regulatory body that shall not exceed one month, unless, in exceptional circumstances, the regulatory body agrees to, and authorises, a time-limited extension, which shall not exceed two additional weeks. The regulatory body shall be able to enforce such requests with appropriate penalties, including fines. Information to be supplied to the regulatory body includes all data which the regulatory body requires in the framework of its appeal function and in its function of monitoring the competition in the rail services markets in accordance with paragraph 2. This includes data which are necessary for statistical and market observation purposes.</p> <p>9. The regulatory body shall consider any complaints and, as appropriate, shall ask for relevant information and initiate consultations with all relevant parties, within one month from the receipt of the complaint. It shall decide on any complaints, take action to remedy the situation and inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within six weeks from receipt of all relevant information. Without prejudice to the powers of the national competition authorities</p> |  | <p>уређена овим законом, а односе се на ограничавање, спречавање или нарушавање конкуренције на тржишту;</p> <p>10) обавља и друге послове утврђене овим законом.</p> <p>Дирекција припрема годишњи извештај о регулисању тржишта железничких услуга у претходној години и доставља га Влади најкасније до краја јуна текуће године. Извештај се објављује на интернет страници Дирекције.</p> <p>Дирекција, по службеној дужности, покреће поступак за утврђивање чињеница и примену мера уколико утврди могућност постојања повреде конкуренције на тржишту превоза у железничком саобраћају.</p> <p>Дирекција може захтевати податке од управљача инфраструктуре, подносиоца захтева за доделу трасе воза, као и других лица, неопходне за поступак из става 1. овог члана.</p> <p>Захтев за давање података нарочито садржи: предмет захтева; рок за поступање по</p> |  |  |
|---|--|---|--|--|

|  |     |   |  |  |  |
|--|-----|---|--|--|--|
| <p>for securing competition in the rail service markets, the regulatory body shall, where appropriate, decide on its own initiative on appropriate measures to correct discrimination against applicants, market distortion and any other undesirable developments in these markets, in particular with reference to points (a) to (g) of paragraph 1.</p> <p>A decision of the regulatory body shall be binding on all parties covered by that decision, and shall not be subject to the control of another administrative instance. The regulatory body shall be able to enforce its decisions with the appropriate penalties, including fines.</p> <p>In the event of an appeal against a refusal to grant infrastructure capacity, or against the terms of an offer of capacity, the regulatory body shall either confirm that no modification of the infrastructure manager's decision is required, or it shall require modification of that decision in accordance with directions specified by the regulatory body.</p> <p>10. Member States shall ensure that decisions taken by the regulatory body are subject to judicial review. The appeal may have suspensive effect on the decision of the regulatory body only when the immediate effect of the regulatory body's decision may cause irretrievable or manifestly excessive damages for the appellant. This provision is without prejudice to the</p> | 95. | <p>захтеву; упозорење на последице ускраћивања давања података, односно давање неистинитих података.</p> <p>Лица из става 2. овог члана дужна су да поступе по захтеву.</p> <p>Уколико Дирекција утврди повреду конкуренције на железничком транспортном тржишту у поступку по приговору подносиоца захтева за доделу трасе воза или у поступку покренутом по службеној дужности, решењем ће утврдити меру за отклањање утврђене повреде у складу са овим законом.</p> <p>У поступку по приговору подносиоца захтева за доделу трасе воза на одлуку управљача инфраструктуре којом се одбија његов захтев за доделу трасе или против утврђених услова понуде капацитета инфраструктуре, Дирекција може решењем утврдити да нема основа за измену одлуке управљача инфраструктуре или наложити управљачу инфраструктуре да измени своју одлуку у складу са упутствима Дирекције.</p> <p>АДМИНИСТРАТИВНО<br/>ИЗВРШЕЊЕ РЕШЕЊА ИЗ СТ.</p> |  |  |  |
|--|-----|---|--|--|--|

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
| <p>powers of the court hearing the appeal as conferred by constitutional law, where applicable.</p> <p>11. Member States shall ensure that decisions taken by the regulatory body are published.</p> <p>12. The regulatory body shall have the power to carry out audits or initiate external audits with infrastructure managers, operators of service facilities and, where relevant, railway undertakings, to verify compliance with accounting separation provisions laid down in Article 6. In this respect, the regulatory body shall be entitled to request any relevant information. In particular the regulatory body shall have the power to request infrastructure manager, operators of service facilities and all undertakings or other entities performing or integrating different types of rail transport or infrastructure management as referred to in Article 6(1) and (2) and Article 13 to provide all or part of the accounting information listed in Annex VIII with a sufficient level of detail as deemed necessary and proportionate.</p> <p>Without prejudice to the powers of the national authorities responsible for State aid issues, the regulatory body may also draw conclusions from the accounts concerning State aid issues which it shall report to those authorities.</p> <p>13. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to</p> |  | <p>5. И 6. ОВОГ ЧЛАНА СПРОВОДИ ДИРЕКЦИЈА У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ОПШТИ УПРАВНИ ПОСТУПАК.</p> <p>ДИРЕКЦИЈА ЈЕ ОВЛАШЋЕНА ДА ПОДНЕСЕ ЗАХТЕВ ЗА ПОКРЕТАЊЕ ПРЕКРШАЈНОГ ПОСТУПКА ЗБОГ НЕПОСТУПАЊА ПО ЗАХТЕВУ ДИРЕКЦИЈЕ ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА И ЗБОГ НЕПОСТУПАЊА У СКЛАДУ СА РЕШЕЊИМА ДИРЕКЦИЈЕ ИЗ СТ. 5. И 6. ОВОГ ЧЛАНА.</p> <p>Решење Дирекције је коначно, а против њега се може поднети тужба Управном суду у року од 30 дана од дана достављања решења.</p> <p>Подношење тужбе не одлаже извршење решења.</p> <p>По захтеву тужиоца, Управни суд може одложити извршење коначног решења Дирекције до доношења судске одлуке, ако би извршење тог решења нанело тужиоцу штету која би се тешко могла надокнадити, у складу са законом којим се уређују управни спорови.</p> <p>Решења Дирекције објављују се</p> |  |  |
|--|--|--|--|--|

|     |   |     |                                    |    |                |  |
|-----|---|-----|------------------------------------|----|----------------|--|
|     | Annex VIII. Thus, Annex VIII may be amended to adapt it to the evolution of accounting and control practices and/or to supplement it with additional elements necessary to verify separation of accounts. | 96. | на интернет страници<br>Дирекције. |    |                |  |
| 57. | Cooperation between regulatory  |     |                                    | НП | Како Република |  |



|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>bodies</p> <p>1. The regulatory bodies shall exchange information about their work and decision-making principles and practice and, in particular, exchange information on the main issues of their procedures and on the problems of interpreting transposed Union railway law. They shall otherwise cooperate for the purpose of coordinating their decision-making across the Union. For this purpose, they shall participate and work together in a network that convenes at regular intervals. The Commission shall be a member, coordinate and support the work of the network and make recommendations to the network, as appropriate. It shall ensure active cooperation of the appropriate regulatory bodies.</p> <p>Subject to the rules on data protection provided for in Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data ( 1 ) and Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data ( 2 ), the Commission shall support the exchange of the information referred above among the members of the network, possibly through electronic tools, respecting the confidentiality of</p> |  |  |  | <p>Србије није чланица ЕУ она у овом тренутку нема обавезу нити могућности да обезбеди сарадњу између регулаторних тела на начин како то предвиђа ова одредба. Датумом ступања у чланство ће то бити могуће.</p> |  |
|--|--|--|--|--|--|

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>business secrets supplied by the relevant undertakings.</p> <p>2. The regulatory bodies shall cooperate closely, including through working arrangements, for the purposes of mutual assistance in their market monitoring tasks and handling complaints or investigations.</p> <p>3. In the case of a complaint or an own-initiative investigation on issues of access or charging relating to an international train path, as well as in the framework of monitoring competition on the market related to international rail transport services, the regulatory body concerned shall consult the regulatory bodies of all other Member States through which the international train path concerned runs and, where appropriate, the Commission, and shall request all necessary information from them before taking its decision.</p> <p>4. The regulatory bodies consulted in accordance with paragraph 3 shall provide all the information that they themselves have the right to request under their national law. This information may only be used for the purpose of handling the complaint or investigation referred to in paragraph 3.</p> <p>5. The regulatory body receiving the complaint or conducting an investigation on its own initiative shall transfer relevant information to the regulatory body responsible in order for that body to take measures regarding the parties concerned.</p> |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>6. Member States shall ensure that any associated representatives of infrastructure managers as referred to in Article 40(1) provide, without delay, all the information necessary for the purpose of handling the complaint or investigation referred to in paragraph 3 of this Article and requested by the regulatory body of the Member State in which the associated representative is located. That regulatory body shall be entitled to transfer such information regarding the international train path concerned to the regulatory bodies referred to in paragraph 3.</p> <p>7. At the request of a regulatory body, the Commission may participate in the activities listed under paragraphs 2 to 6 for the purpose of facilitating the cooperation of regulatory bodies as outlined in those paragraphs.</p> <p>8. Regulatory bodies shall develop common principles and practices for making the decisions for which they are empowered under this Directive. Based on the experience of regulatory bodies and on the activities of the network referred to in paragraph 1, and, if needed, to ensure efficient cooperation of regulatory bodies, the Commission may adopt measures setting out such common principles and practices. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>9. Regulatory bodies shall review decisions and practices of</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|     |   |  |  |    |   |  |
|-----|---|--|--|----|---|--|
|     | associations of infrastructure managers as referred to in Article 37 and Article 40(1) that implement provisions of this Directive or otherwise facilitate international rail transport.  |  |  |    |   |  |
| 58. | <p>Public procurement rules</p> <p>The provisions of this Directive shall be without prejudice to Directive 2004/17/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors ( 3 ).</p>  |  |  | НП | Закон не регулише материју процедуре набавке код субјеката који послују у областима водопривреде, енергетике, саобраћаја и поштанских услуга. |  |
| 59. | <p>Derogations</p> <p>1. Until 15 March 2013, Ireland, as a Member State located on an island, with a rail link to only one other Member State, and the United Kingdom, in respect of Northern Ireland, on the same basis:</p> <p>(a) do not need to entrust to an independent body the functions determining equitable and non-discriminatory access to infrastructure, as provided for in the first subparagraph of Article 7(1) in so far as that Article obliges Member States to establish independent bodies performing the tasks referred to in Article 7(2); (b) do not need to apply the requirements set out in Article 27, Article 29(2), Articles 38, 39 and 42, Article 46(4) and (6), Article 47, Article 49(3), and Articles 50 to 53, 55 and 56 on condition that decisions on the allocation of infrastructure capacity or the</p> |  |  | НП | Одредба је по правној природи таква да је може имплементирати само држава чланица на коју се односи.  |  |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>charging of fees are open to appeal, if so requested in writing by a railway undertaking, before an independent body which shall take its decision within two months of the submission of all relevant information and whose decision shall be subject to judicial review. 2. Where more than one railway undertaking licensed in accordance with Article 17, or, in the case of Ireland and Northern Ireland, a railway company so licensed elsewhere, submits an official application to operate competing railway services in, to or from Ireland or Northern Ireland, the continued applicability of this derogation shall be decided upon in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> <p>The derogations referred to in paragraph 1 shall not apply where a railway undertaking operating railway services in Ireland or Northern Ireland submits an official application to operate railway services on, to or from the territory of another Member State, with the exceptions of Ireland for railway undertakings operating in Northern Ireland and the United Kingdom for railway undertakings operating in Ireland.</p> <p>Within one year from the receipt of either the decision referred to in the first subparagraph of this paragraph or notification of the official application referred to in the second subparagraph of this paragraph, the Member State or States concerned (Ireland or the United Kingdom with respect to Northern Ireland) shall put in place legislation to implement the</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|     |   |  |  |    |                                     |  |
|-----|---|--|--|----|-------------------------------------|--|
|     | <p>Articles referred to in paragraph 1. 3. A derogation referred to in paragraph 1 may be renewed for periods not longer than five years. Not later than 12 months before the expiry date of the derogation a Member State availing itself of that derogation may address a request to the Commission for a renewed derogation. Any such request shall be justified. The Commission shall examine such a request and adopt a decision in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2). That procedure shall apply to any decision related to the request.</p> <p>When adopting its decision, the Commission shall take into account any development in the geopolitical situation and the development of the rail market in, from and to the Member State that requested the renewed derogation.</p> |  |  |    |                                     |  |
| 60. | <p>Exercise of the delegation</p> <p>1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.</p> <p>2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) shall be conferred on the Commission for a period of five years from 15 December 2012. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical</p>   |  |  | НП | Одредба се односи на ЕУ институције |  |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.</p> <p>3. The delegation of powers referred to in Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A decision to revoke shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect the day following the publication of the decision in the Official Journal of the European Union or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force.</p> <p>4. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council. 5. A delegated act adopted pursuant to Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or by the Council within a period of two months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by two months at the initiative of the European Parliament or of the Council.</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|     |   |  |  |    |  |  |
|-----|---|--|--|----|--|--|
| 61. | <p>Measures of application</p> <p>At the request of a Member State, of a regulatory body or on its own initiative, the Commission shall examine specific measures adopted by national authorities in relation to the application of this Directive, concerning the conditions of access to railway infrastructure and services, the licensing of railway undertakings, infrastructure charging and capacity allocation within 12 months after adoption of those measures. The Commission shall decide in accordance with the procedure referred to in Article 62(2) whether the related measure may continue to be applied within four months of receipt of such a request.</p>   |  |  | НП | Права и обавезе<br>Европске комисије         |  |
| 62. | <p>Committee procedure</p> <p>1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. 3. Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. When the committee delivers no opinion on a draft implementing act to be adopted pursuant to Article 10(4), Article 11(4), Article 12(5), Article 13(9) and Article 17(5), Article 31(3) and (5), Article 32(4) and Article 57(8), the Commission shall not adopt the draft implementing act and the third subparagraph of Article 5(4)</p> |  |  | НП | Одредба се<br>односи на<br>ЕУ<br>институције |  |



|     |  |  |  |    |                                      |  |
|-----|--|--|--|----|--------------------------------------|--|
|     | of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.  |  |  |    |                                      |  |
| 63. | <p>Report</p> <p>1. By 31 December 2012 at the latest, the Commission shall submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a report on the implementation of Chapter II. This report shall also assess the development of the market, including the state of preparation of a further opening-up of the rail market. In its report the Commission shall also analyse the different models for organising this market and the impact of this Directive on public service contracts and their financing. In so doing, the Commission shall take into account the implementation of Regulation (EC) No 1370/2007 and the intrinsic differences between Member States (density of networks, number of passengers, average travel distance). The Commission shall, if appropriate, propose legislative measures in relation to the opening of the domestic rail passenger market and to develop appropriate conditions to ensure non-discriminatory access to the infrastructure, building on the existing separation requirements between infrastructure management and transport operations, and shall assess the impact of any such measures.</p> <p>2. In light of the experience acquired through the network of regulatory bodies, the Commission shall, by 16</p> |  |  | НП | Права и обавезе<br>Европске комисије |  |

|     |   |  |  |    |   |  |
|-----|---|--|--|----|---|--|
|     | <p>December 2014, submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions a report on cooperation between regulatory bodies. The Commission shall, if appropriate, propose complementary measures to ensure a more integrated regulatory oversight of the European rail market, in particular for international services. To that end, legislative measures shall also be considered, if appropriate.</p>   |  |  |    |   |  |
| 64. | <p>Transposition</p> <p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive including as regards compliance by undertakings, operators, applicants, authorities and other entities concerned by 16 June 2015. They shall forthwith communicate to the Commission the text of those provisions. When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directives repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.</p> <p>2. Member States shall communicate</p> |  |  | НП | Одредба је по правној природи таква да је могу имплементирати само државе чланице |  |

|      |   |      |   |    |  |  |
|------|---|------|---|----|--|--|
|      | <p>to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.</p> <p>The obligations for transposition and implementation of Chapters II and IV of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta for as long as no railway system is established within their territory.</p>   |      |   |    |  |  |
| 65.  | <p>Repeal</p> <p>Directives 91/440/EEC, 95/18/EC and 2001/14/EC, as amended by the Directives listed in Annex IX, Part A, are repealed with effect from 15 December 2012, without prejudice to the obligations of the Member States relating to the time limits for transposition into national law of the Directives set out in Part B of Annex IX.</p> <p>References to the repealed Directives shall be construed as references to this Directive and shall be read in accordance with the correlation table in Annex X.</p> |      |   | НП | Прелазне и завршне одредбе                                 |  |
| 66.  | <p>Entry into force</p> <p>This Directive shall enter into force on the day following that of its publication in the Official Journal of the European Union.</p>  |      |   | НП | Прелазне и завршне одредбе                                 |  |
| 67.  | <p>Addressees</p> <p>This Directive is addressed to the Member States.</p>  |      |   | НП | Прелазне и завршне одредбе                                 |  |
| a 1. | <b>LIST OF RAILWAY INFRASTRUCTURE ITEMS</b>   | 4.4. | Министар надлежан за послове саобраћаја ближе прописује елементе железничке инфраструктуре из става 1. овог | ПУ | Транспоновано доношењем Правилника о елементима железничке |  |

|      |   |        |   |    |   |
|------|---|--------|---|----|---|
|      |   |        | члана.  |    | инфраструктуре<br>( „Службени гласник РС”, број 10/14)  |
| a 2. | <p><b>SERVICES TO BE SUPPLIED TO THE RAILWAY UNDERTAKINGS (referred to in Article 13)</b></p> <p>1. The minimum access package shall comprise:</p> <p>(a) handling of requests for railway infrastructure capacity;</p> <p>(b) the right to utilise capacity which is granted;</p> <p>(c) use of the railway infrastructure, including track points and junctions;</p> <p>(d) train control including signalling, regulation, dispatching and the communication and provision of information on train movement;</p> <p>(e) use of electrical supply equipment for traction current, where available;</p> <p>(f) all other information required to implement or operate the service for which capacity has been granted.</p> <p>2. Access, including track access, shall be given to the following services facilities, when they exist, and to the services supplied in these facilities:</p> <p>(a) passenger stations, their buildings and other facilities, including travel information display and suitable location for ticketing services;</p> <p>(b) freight terminals;</p> <p>(c) marshalling yards and train formation facilities, including shunting facilities;</p> <p>(d) storage sidings;</p> | 29.1-2 | <p>Корисник трасе воза плаћа управљачу инфраструктуре:</p> <p>1) накнаду за Минимални пакет услуга, које обухватају:</p> <p>(1) управљање захтевима за капацитетом инфраструктуре,</p> <p>(2) право да се користи додељени капацитет инфраструктуре,</p> <p>(3) коришћење пруга, скретница и чворова,</p> <p>(4) управљање кретањем возова, укључујући сигнализацију, прописе, систем за оперативно праћење и комуникацију и пружање информација о кретању воза,</p> <p>(5) обезбеђивање свих других информација неопходних за управљање саобраћајем за који је капацитет инфраструктуре додељен;</p> <p>2) накнаду за приступ пругом</p> | ДУ | Ова одредба ће у потпуности бити транспонована у даљем поступку хармонизације са а Директивом 2012/34/ЕУ. |

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>(e) maintenance facilities, with the exception of heavy maintenance facilities dedicated to high-speed trains or to other types of rolling stock requiring specific facilities;</p> <p>(f) other technical facilities, including cleaning and washing facilities;</p> <p>(g) maritime and inland port facilities which are linked to rail activities;</p> <p>(h) relief facilities;</p> <p>(i) refuelling facilities and supply of fuel in these facilities, charges for which shall be shown on the invoices separately.</p> <p>3. Additional services may comprise:</p> <p>(a) traction current, charges for which shall be shown on the invoices separately from charges for using the electrical supply equipment, without prejudice to the application of Directive 2009/72/EC;</p> <p>(b) pre-heating of passenger trains;</p> <p>(c) tailor-made contracts for:</p> <p>— control of transport of dangerous goods,</p> <p>— assistance in running abnormal trains.</p> <p>4. Ancillary services may comprise:</p> <p>(a) access to telecommunication networks;</p> <p>(b) provision of supplementary information;</p> <p>(c) technical inspection of rolling stock;</p> <p>(d) ticketing services in passenger stations;</p> <p>(e) heavy maintenance services supplied in maintenance facilities dedicated to high-speed trains or to other types of rolling stock requiring specific facilities.</p> |  | <p>до службених објеката, односно сервисних постројења, а што обухвата приступ:</p> <p>(1) објектима за снабдевање горивом,</p> <p>(2) путничким станицама, станичним зградама и другим објектима,</p> <p>(3) теретним терминалима,</p> <p>(4) ранжирним станицама,</p> <p>(5) објектима за формирање возова,</p> <p>(6) колосецима за гарирање,</p> <p>(7) осталим техничким објектима за одржавање;</p> <p>3) накнаду за коришћење службених објеката, односно сервисних постројења, а што обухвата:</p> <p>(1) коришћење опреме за снабдевање електричном енергијом за вучу,</p> <p>(2) коришћење постројења за снабдевање горивом,</p> <p>(3) коришћење путничких станица, станичних зграда и других објеката,</p> <p>(4) коришћење теретних</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  | <p>терминала,</p> <p>(5) коришћење ранжирних станица,</p> <p>(6) коришћење постројења за формирање возова,</p> <p>(7) коришћење колосечних група за гарирање,</p> <p>(8) одржавање и других техничких постројења.</p> <p>Поред накнада из става 1. овог члана управљач инфраструктуре и корисник трасе воза могу посебно уговорити пружање и цене додатних и пратећих услуга, и то:</p> <p>1) додатне услуге:</p> <p>(1) снабдевање струјом за вучу,</p> <p>(2) предгревање путничких возова,</p> <p>(3) снабдевање горивом, маневрисање и све друге услуге које се пружају у горе поменутиим објектима и постројењима,</p> <p>(4) прилагођене услуге за:</p> <p>- контролу транспорта опасних терета,</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|

|  |  |     |  |  |  |
|--|--|-----|--|--|--|
|  |  | 31. | <p>- помоћ у саобраћању возова са нарочитим пошилџкама;</p> <p>2) пратеће услуге:</p> <p>(1) приступ телекомуникационој мрежи,</p> <p>(2) пружање додатних информација,</p> <p>(3) технички преглед возних средстава.</p> <p>Корисник трасе воза на основу права недискриминације има право на минимални пакет услуга и приступ пругом до службених објеката, односно сервисних постројења из члана 29. овог закона.</p> <p>У случајевима када нуди неку од додатних и пратећих услуга из члана 29. став 2. овог закона управљач инфраструктуре их пружа на захтев корисника трасе воза. За додатне и пратеће услуге корисник трасе воза плаћа цене услуга у складу са актом управљача инфраструктуре.</p> <p>Ако корисник трасе воза својим активностима и железничким возним средствима ограничи</p> |  |  |
|--|--|-----|--|--|--|

|      |  |       |  |    |   |  |
|------|--|-------|--|----|---|--|
|      |  |       | или угрози капацитет железничке инфраструктуре, дужан је да поступи по захтеву управљача инфраструктуре и у разумно кратком року отклони сметњу изазвану железничким возилима која ограничавају или угрожавају капацитет инфраструктуре, а у супротном управљач инфраструктуре ће, о трошку корисника трасе воза предузети потребне радње. |    |   |  |
| a 3. | <b>FINANCIAL FITNESS</b>   | 66.6. | Начин доказивања испуњености услова за издавање лиценце за превоз ближе уређује Дирекција за железнице.  | ПУ | Транспоновано доношењем Правилника о лиценцама за превоз у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 9/14)                |  |
| a 4. | <b>CONTENTS OF THE NETWORK STATEMENT</b>   | 18.2. | Министар ближе прописује садржину и форму Изјаве о мрежи.  | ПУ | Транспоновано доношењем Правилника о садржини и форми изјаве о мрежи („Службени гласник РС”, број 97/13) .                          |  |
| a 5. | <b>BASIC PRINCIPLES AND PARAMETERS OF CONTRACTUAL AGREEMENTS BETWEEN COMPETENT AUTHORITIES AND INFRASTRUCTURE MANAGERS</b> |       |  | НУ | Једна од новина ове директиве, у односу на раније важеће директиве. Ова одредба ће у потпуности бити транспонована у даљем поступку |  |



|       |   |       |   |    |  |  |
|-------|---|-------|---|----|--|--|
|       |   |       |   |    | хармонизације са Директивом 2012/34/EУ.  |  |
| a 6.  | <b>REQUIREMENTS FOR COSTS AND CHARGES RELATED TO RAILWAY INFRASTRUCTURE</b>   |       |   | НУ | Ова одредба ће у потпуности бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/EУ.                                |  |
| a 7.  | <b>SCHEDULE FOR THE ALLOCATION PROCESS</b>  | 23.6. | Управљач инфраструктуре се придржава временског плана доделе капацитета инфраструктуре који доноси Министар посебним актом. | ПУ | Транспоновано доношењем Правилника о временском плану доделе капацитета железничке инфраструктуре („Службени гласник РС”, број 140/14) |  |
| a 8.  | <b>ACCOUNTING INFORMATION TO BE SUPPLIED TO THE REGULATORY BODY UPON REQUEST</b>  |       |   | НУ | Ова одредба ће у потпуности бити транспонована у даљем поступку хармонизације са Директивом 2012/34/EУ.                                |  |
| a 9.  | <b>PART A<br/>REPEALED DIRECTIVES WITH LIST OF SUCCESSIVE AMENDMENTS<br/>PART B<br/>LIST OF TIME LIMITS FOR TRANSPOSITION INTO NATIONAL LAW</b> |       |   | НП | Прелазне и завршне одредбе   |  |
| a 10. | <b>CORRELATION TABLE</b>  |       |   | НП | Прелазне и завршне одредбе   |  |