

# ЗАКОН

## О БЕЗБЕДНОСТИ И ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ

### І. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

#### Предмет закона

#### Члан 1.

Овим законом уређују се услови којима се омогућава да железница у Републици Србији буде безбедна и интероперабилна у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја.

Безбедност железнице, у смислу овог закона, обухвата услове које испуњава железнички систем и железнички радници, као и друге услове од значаја за остваривање безбедног и несметаног одвијања железничког саобраћаја.

Интероперабилност железнице, у смислу овог закона, је способност железничког система да омогући безбедан и непрекинут саобраћај возова који испуњавају потребне захтеве за одређену мрежу. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају бити испуњени да би се задовољили основни захтеви за интероперабилност.

Одредбе овог закона не примењују се на метрое, трамваје и друге лаке шинске системе, а одредбе о интероперабилности не примењују се на туристичко-музејску железницу.

#### Значење појединих израза

#### Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

- 1) *аутостоп уређај* је уређај за аутоматско заустављање воза код сигнала који показује да је даља вожња забрањена, односно уређај за аутоматску контролу смањења брзине кретања воза од сигнала који показује да је даља вожња дозвољена смањеном брзином;
- 2) *уређај за контролу будности* је уређај који служи за аутоматско заустављање воза у случају небудности или неспособности железничког радника који управља вучним возилом;
- 3) *велика штета* је штета коју тело за истраге, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра;
- 4) *воз* је прописно састављен и заквачен низ вучених возила са једним или више вучних возила или само вучно возило или више заквачених вучних возила;
- 5) *возно особље* је особље које поседа воз тј. особље вучног возила (машиновођа и помоћник машиновође) и возопратно особље;
- 6) *возопратно особље* је остало особље у возу, осим машиновође и помоћника машиновође, које помаже да се осигура безбедност воза, путника и робе;

- 7) *вучено возило* је железничко возило без сопственог погона намењено за превоз лица (путничка кола) или за превоз робе (теретна кола);
- 8) *вучно возило за посебне намене* је моторно пружно возило, локотрактор, моторно возило за испитивање, одржавање или контролу железничких пруга;
- 9) *вучно возило* је железничко возило са сопственим погоном (локомотива, моторни воз или вучно возило за посебне намене);
- 10) *главни истражитељ* је лице које је одговорно за организацију, спровођење и контролу истраге;
- 11) *додатно овлашћење* је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља одређеним врстама вучних возила на одређеној железничкој инфраструктури;
- 12) *дозвола за коришћење* је исправа којом се дозвољава пуштање у рад подсистема, чинилаца интероперабилности или елемената подсистема;
- 13) *дозвола за регулисање железничког саобраћаја* је исправа на основу које железнички радник стиче право да регулише железнички саобраћај;
- 14) *дозвола за тип возила* је исправа којом се потврђује да је тип железничког возила усаглашен са прописаним техничким спецификацијама или националним железничким техничким прописима;
- 15) *дозвола за управљање вучним возилом* је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља вучним возилом;
- 16) *дозвољена маса по дужном метру* је прописана дозвољена маса по дужном метру која се не може прекорачити;
- 17) *дозвољена маса по осовини* је прописана дозвољена маса по осовини која се не може прекорачити;
- 18) *домицилна јединица* је организациони део железничког превозника у месту рада возног особља;
- 19) *досије о одржавању* је документација коју за свако возило води лице задужено за одржавање и која садржи податке о коришћењу железничког возила и радовима на његовој контроли и одржавању;
- 20) *европска спецификација* је заједничка техничка спецификација, европско техничко одобрење или национални стандард којим се преноси европски стандард;
- 21) *железничка мрежа* је скуп железничких пруга на одређеном географском подручју;
- 22) *железнички превозник* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које обавља превоз путника и/или робе и које обезбеђује вучу возова или које искључиво пружа услугу вуче возова;
- 23) *железнички радник* је лице које непосредно учествује у обављању послова у вези са железничким саобраћајем;
- 24) *железнички систем* обухвата структурне и функционалне подсистеме, управљање и експлоатацију система у целини;

- 25) *железничко возило* је возило са или без сопственог погона које се креће на сопственим точковима по железничким колосецима и које се састоји од једног или више структурних и функционалних подсистема или делова тих подсистема;
- 26) *железничко службено место* је место на железничкој инфраструктури намењено за извршење задатака организације железничког саобраћаја прописаних пословним редом железничке станице;
- 27) *заједничке безбедносне методе* су методе којима се прописује начин оцене нивоа безбедности, утврђивања остварености циљева безбедности и утврђивања усаглашености са другим захтевима који се односе на безбедност железничког саобраћаја;
- 28) *ималац железничког возила* је власник или корисник железничког возила који користи то возило као превозно средство и који је уписан у Националном регистру железничких возила;
- 29) *инцидент* је догађај који је повезан са саобраћајем возова и негативно утиче на безбедност саобраћаја;
- 30) *истрага* означава процес који, обухвата прикупљање и анализу информација, извођење закључака, укључујући у то и утврђивање узрока, и, у зависности од случаја, давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и инцидената;
- 31) *лице задужено за одржавање* је лице задужено за одржавање железничких возила, уписано као такво у Национални регистар железничких возила;
- 32) *локомотива* је вучно возило које у зависности од врсте погона може бити електрична, дизел или парна локомотива;
- 33) *максимална брзина воза* је највећа брзина којом воз може саобраћати на железничкој прузи или делу железничке пруге, наведена у реду вожње или прописана на други начин и која се не може прекорачити;
- 34) *маса по дужном метру* је маса празног или натовареног железничког возила подељена дужином возила, мереном између чеоних површина одбојника или између крајњих делова квачила, за возила без одбојника;
- 35) *маса по осовини* је маса празног или натовареног железничког возила подељена бројем осовина тог возила;
- 36) *моторни возови* су електромоторна кола, електромоторне гарнитуре, дизелмоторна кола, дизелмоторне гарнитуре и шинобуси;
- 37) *машиновођа* је лице способно и овлашћено да управља возовима за превоз путника или робе, укључујући локомотиве, маневарске локомотиве, радне возове и шинска возила за одржавање, на самосталан, одговоран и безбедан начин;
- 38) *највећа допуштена брзина* је прописана највећа брзина на прузи или деловима железничке пруге, с обзиром на техничко стање железничке пруге и железничких возила или друге услове;
- 39) *наручилац* је лице које наручује пројектовање, градњу, обнову или унапређење подсистема (железнички превозник, управљач инфраструктуре, ималац железничког возила или концесионар);

- 40) *национални прописи за безбедност* су прописи Републике Србије у којима су садржани безбедносни захтеви за железнички систем и примењују се на више од једног железничког превозника. Национални прописи за безбедност се пријављују Европској комисији;
- 41) *национални железнички технички прописи* су технички прописи донети у Републици Србији који се примењују на подсистеме у случајевима предвиђеним овим законом;
- 42) *несрећа* је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.);
- 43) *обнова подсистема (рехабилитација)* је већа замена на подсистему или делу подсистема којом се не мењају његове основне карактеристике;
- 44) *обртна јединица* је организациони део железничког превозника у месту у коме возно особље прекида рад до почетка следеће смене;
- 45) *озбиљна несрећа* је судар возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или доношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;
- 46) *остале несреће* су несреће које по последицама нису озбиљне несреће;
- 47) *основни захтеви* су сви услови које треба да испуни железнички систем, подсистем и чинилац интероперабилности, укључујући и интерфејсе;
- 48) *основни параметри* су сви регулаторни, технички или експлоатациони услови који су кључни за интероперабилност и као такви наведени у предметним ЈТП/ТСИ;
- 49) *пословни ред железничке станице* је акт управљача инфраструктуре који утврђује појединачне задатке железничких радника за извршење реда вожње, пријем и предају робе, односно пријем и отпрему путника;
- 50) *подсистеми* су резултат поделе железничког система. Подсистеми за које је потребно утврдити основне захтеве могу бити структурни или функционални;
- 51) *пријављено тело* је тело именовано за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: OTIF) или Европској комисији;
- 52) *прикључак индустријског колосека* је део индустријског колосека који се од одвојне скретнице пружа преко пружног појаса;
- 53) *пројекат у поодмаклој фази развоја* је пројект чији је степен планирања, или изградње достигао тачку на којој је промена

техничких спецификација неприхватљива због оправданих правних, уговорних, привредних, финансијских, друштвених или еколошких препрека;

- 54) *пуштање у рад* су све радње којима се подсистем или возило стављају у њихову предвиђену употребу;
- 55) *региструјући уређај* је уређај на вучном возилу за регистровање брзине воза, пређеног пута и других података у току вожње воза;
- 56) *ред вожње воза* је приказ саобраћаја воза одређене врсте, састава и поседа, од полазне до упутне станице који може бити графички и табеларни;
- 57) *серија* железничких возила је одређени број идентичних железничких возила једног типа;
- 58) *систем управљања безбедношћу* обухвата организацију и процедуре које успоставља управљач инфраструктуре или железнички превозник ради безбедног одвијања железничког саобраћаја;
- 59) *специфични случајеви* су делови железничког система који захтевају посебне одредбе у јединственим техничким прописима, привремене или коначне, због географских, топографских или урбанистичких ограничења или ограничења која утичу на усклађеност са постојећим системом (железничке пруге и железничке мреже које су изоловане од остатка железничке мреже, товарни профил, ширина колосека, размак оса колосека, железничка возила која су искључиво намењена за локалну, регионалну или историјску употребу и сл.);
- 60) *станично особље* је особље које обавља послове на подручју железничког службеног места;
- 61) *техничка документација* је документација о подсистему или чиниоцу интероперабилности која садржи све његове техничке карактеристике, укључујући и упутство за његово коришћење и одржавање;
- 62) *тип возила* обухвата основне пројектне карактеристике железничког возила одобрене сертификатом о испитивању типа;
- 63) *товарни профил* је ограничени простор у попречном пресеку управном на осу колосека који не може прелазити празно или натоварено железничко возило ниједним својим делом;
- 64) *узроци* су радње, пропусти, догађаји или услови, или њихова комбинација, који су довели до несреће или инцидента;
- 65) *UIC* прописи су прописи које доноси Међународна железничка унија;
- 66) *унапређење подсистема* (реконструкција) је значајнија измена подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове основне карактеристике;
- 67) *управљач инфраструктуре* је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром;
- 68) *чинилац интероперабилности* је свака компонента, група компонената, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога

интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно;

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

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

## **II. ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ**

### **1. Железнички систем**

#### **Члан 3.**

Железнички систем може бити:

- 1) конвенционални железнички систем и
- 2) железнички систем за велике брзине.

#### **Конвенционални железнички систем**

#### **Члан 4.**

Конвенционални железнички систем је систем пројектован за брзине до 200 km/h.

Железничку мрежу (у даљем тексту: мрежа) конвенционалног железничког система чине:

- 1) железничке пруге намењене за превоз путника;
- 2) железничке пруге намењене за мешовити превоз (превоз путника и превоз робе);
- 3) железничке пруге намењене за превоз робе;
- 4) чворови за превоз путника;
- 5) чворови за превоз робе, укључујући и терминале за комбиновани транспорт;
- 6) железничке пруге које спајају пруге и чворове из тач. 1) - 5) овог става.

Мрежа из става 2. овог члана укључује управљање саобраћајем, системе за праћење и навигацију, уређаје за обраду података и телекомуникационе системе.

Системи и уређаји из става 3. овог члана намењени су за превоз путника и робе на већој удаљености у циљу безбедног и усклађеног коришћења мреже, као и ефикасног управљања саобраћајем.

Конвенционални железнички систем укључује сва железничка возила (у даљем тексту: возила) која саобраћају на конвенционалној железничкој мрежи или на њеном делу.

#### **Железнички систем великих брзина**

#### **Члан 5.**

Мрежу железничког система великих брзина чине:

- 1) посебно изграђене железничке пруге опремљене за брзине једнаке или веће од 250 km/h;
- 2) посебно унапређене железничке пруге опремљене за брзине око 200 km/h;
- 3) посебно унапређене железничке пруге за велике брзине са посебним техничким карактеристикама, на којима брзина мора бити прилагођена услед топографских, рељефних или урбанистичких ограничења. Ова категорија такође укључује железничке пруге које спајају мреже железничког система великих брзина и конвенционалне мреже, железничке пруге на подручју железничких службених места (у даљем тексту: службено место), прикључне железничке пруге за терминале, депое, и сл. на којима возови за велике брзине саобраћају брзинама конвенционалних возова.

Мрежа из става 1. овог члана укључује управљање саобраћајем, системе за праћење и навигацију, уређаје за обраду података и телекомуникационе системе.

Системи и постројења из става 2. овог члана намењени су за безбедно и усклађено коришћење мреже, као и ефикасно управљање саобраћајем.

Железнички систем великих брзина обухвата возила за велике брзине која су пројектована да саобраћају:

- 1) брзинама од најмање 250 km/h по железничким пругама посебно изграђеним за велике брзине, а при одговарајућим условима и брзинама већим од 300 km/h;
- 2) брзинама око 200 km/h по железничким пругама из члана 4. став 2. овог закона, када су у складу са техничким карактеристикама тих железничких пруга.

Возила која су предвиђена за максималне брзине мање од 200 km/h и која саобраћају на целој или делу мреже железничког система великих брзина, када су у складу са карактеристикама те мреже, морају да испуњавају захтеве који гарантују њихово безбедно коришћење на тој мрежи.

## **Подсистеми**

### **Члан 6.**

Железничке системе из чл. 4 и 5. овог закона чине структурни и функционални подсистеми.

Структурни подсистеми су:

- 1) подсистем инфраструктура - железнички колосеци, скретнице, објекти на прузи (мостови, тунели и сл.) и припадајућа инфраструктура у службеним местима (перони, подручја приступа, укључујући и делове намењене лицима са смањеном покретљивошћу и сл.);
- 2) подсистем енергија - уређаји намењени напајању електричном енергијом, укључујући контактну мрежу и опрему за мерење потрошње електричне енергије на возилу;
- 3) подсистем контрола, управљање и сигнализација - пружни део - сва опрема постављена дуж железничке пруге која је намењена за осигурање безбедности и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;

- 4) подсистем контрола, управљање и сигнализација - део на возилима - опрема на возилу намењена за осигурање безбедности и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;
- 5) подсистем железничка возила - структура, управљачки и надзорни системи возне опреме, одузимачи струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и вешање, врата, интерфејс човек/машина (возно особље и путници, укључујући и потребе лица са смањеном покретљивошћу), пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за здравље путника и возног особља.

Функционални подсистеми су:

- 1) подсистем регулисање и управљање саобраћајем - поступци и додатна опрема која омогућава усклађени рад разних структурних подсистема у току нормалног или отежаног рада, укључујући састављање возова, вожњу возова, планирање и управљање саобраћајем, као и стручна оспособљеност која се може захтевати за извршавање услуга у прекограничном саобраћају;
- 2) подсистем одржавање - поступци, додатна опрема, радионице за одржавање и залихе резервних делова које омогућавају обавезне поправке и превентивно одржавање ради обезбеђења интероперабилности железничког система и његове ефикасности;
- 3) подсистем телематске апликације за превоз путника и робе:
  - (1) апликације за превоз путника, укључујући системе који путницима пружају информације пре и у току вожње, системе за резервације и плаћање, системе за управљање пртљагом и управљање везама између железнице и других видова саобраћаја,
  - (2) апликације за превоз робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену), ранжирне системе и системе усмеравања возова, системе резервације, плаћања и фактурисања, управљање везама са другим видовима саобраћаја и израду електронских пратећих докумената.

## **2. Захтеви за интероперабилност**

### **Члан 7.**

Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се на пројектовање, градњу, унапређење, обнову, пуштање у рад, експлоатацију и одржавање железничког система.

Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се и на стручне, здравствене и безбедносне захтеве за железничке раднике који учествују у експлоатацији и одржавању железничког система.

Захтеви за обезбеђење интероперабилности могу се применити и на железничке пруге које су функционално одвојене од остале железничке мреже и које су предвиђене искључиво за градски и приградски превоз путника, као и за возила која се искључиво користе за туристичко-музејске железнице и која возе под посебним условима.

## Основни захтеви

### Члан 8.

Основни захтеви за обезбеђење интероперабилности обухватају опште и посебне захтеве.

Општи захтеви које мора да испуни железнички систем су:

- 1) безбедност:
  - (1) пројектовање, градња, одржавање и надзор компоненти битних за безбедност, а посебно компоненти везаних за кретање воза, морају да осигурају безбедност на нивоу који одговара циљевима постављеним за мрежу, укључујући оне за отежане ситуације,
  - (2) параметри везани за контакт точак/шина морају задовољавати захтеве стабилности који обезбеђују сигурно кретање највећом допуштеном брзином, параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој допуштеној брзини,
  - (3) коришћене компоненте морају током века употребе издржати сва предвиђена нормална или гранична оптерећења и погодним средствима мора да се обезбеди да се последице неподвижених грешака одрже у одређеним границама,
  - (4) пројектовање стабилних постројења и возила и избор употребљених материјала морају бити такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и последице ватре и дима,
  - (5) сваки уређај предвиђен да се њиме рукује мора бити тако пројектован да се у случају коришћења на предвидив начин, макар и не у складу са датим упутствима, не наруши рад уређаја или здравље и безбедност лица која њиме рукују;
- 2) поузданост и доступност - надзор и одржавање стабилних или покретних компоненти, које су укључене у кретање воза, морају да буду организовани, изведени и квантификовани тако да одрже њихов рад у предвиђеним условима;
- 3) здравље - материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су у додиру са њима, не могу да се користе у возовима и на железничкој инфраструктури (у даљем тексту: инфраструктура) и морају да се бирају, распоређују и користе тако да се ограничи емисија штетног и опасног дима или гасова, посебно у случају пожара;
- 4) заштита животне средине:
  - (1) утицај који успостављање и експлоатација железничког система има на животну средину мора се проценити и узети у обзир у фази пројектовања система, у складу са прописима којима се уређује процена утицаја на животну средину,
  - (2) материјали који се користе у возовима и на инфраструктури морају да спрече емисију дима или гасова који су штетни и опасни за животну средину, нарочито у случају пожара,
  - (3) возила и системи за напајање енергијом морају бити пројектовани и грађени на начин да буду електромагнетно компатибилни са

постројењима, уређајима и мрежама комуналне инфраструктуре на које би могли да утичу,

- (4) експлоатација железничког система мора да поштује постојеће прописе који уређују област заштите од буке,
  - (5) експлоатација железничког система не може да проузрокује недозвољени ниво вибрација тла за активности и подручја у близини инфраструктуре, при нормалном одржавању;
- 5) техничка усклађеност - техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно и са карактеристикама возова који се користе у железничком систему. Ако се утврди да се техничка усклађеност инфраструктуре и стабилних постројења са карактеристикама возова који се користе у железничком систему на одређеним деловима мреже постиже уз велике тешкоће, могу да се уведу привремена решења којима се обезбеђује та усклађеност.

Посебни захтеви за поједине подсистеме су:

- 1) Подсистем инфраструктура - безбедност:
  - (1) морају да се предузму одговарајуће мере како би се спречио неовлашћен приступ постројењима,
  - (2) потребно је да се предузму мере како би се смањила опасност којој су изложене особе, посебно при проласку возова кроз службена места,
  - (3) инфраструктура која је доступна јавности мора бити пројектована и грађена на такав начин да се ограничи ризик за безбедност људи (стабилност, пожар, приступ, евакуација, перони и сл.),
  - (4) морају се применити мере за осигурање безбедности у дугачким тунелима и на мостовима;
- 2) Подсистем енергија:
  - (1) безбедност - експлоатација система за снабдевање енергијом не може да наруши безбедност возова и људи (путника, оперативног особља, становника уз железничку пругу и трећих лица),
  - (2) заштита животне средине - рад система за снабдевање електричном или топлотном енергијом не може да утиче на животну средину изнад утврђених граница,
  - (3) техничка усклађеност - системи за снабдевање електричном/топлотном енергијом који се користе, морају бити такви да возовима омогуће постизање предвиђених перформанси и да код система за снабдевање електричном енергијом, буду усклађени са уређајима за одузимање енергије уграђеним на возове;
- 3) Подсистем контрола управљање и сигнализација:
  - (1) безбедност:
    - постројења и процедуре за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогуће кретање возова на нивоу безбедности предвиђеном за ту мрежу,
    - системи контроле, управљања и сигнализације морају да омогуће наставак безбедног кретања возова и у отежаним условима,

(2) техничка усклађеност:

- нова инфраструктура и нова возила која се изграде, или развију после усвајања усклађених система контроле, управљања и сигнализације, морају бити прилагођени за коришћење тих система,
- уређаји за контролу, управљање и сигнализацију који су уграђени у управљачнице вучних возила морају омогућити нормалан рад у оквиру задатих услова у целом железничком систему,

4) Подсистем железничка возила:

(1) безбедност:

- структура возила и спојева између возила мора бити пројектована на такав начин да се у случају судара или исклизнућа заштите простори за путнике и управљачнице,
- електрични уређаји не могу да угрозе безбедност и функционисање постројења за контролу, управљање и сигнализацију,
- техника кочења и при том настала оптерећења морају да буду усклађени са конструкцијом железничке пруге, објеката на прузи и сигналних система,
- потребно је да се предузму мере које онемогућавају приступ уређајима под напоном,
- у случају опасности одређени уређаји морају да омогуће путницима да обавесте машиновођу, а пратеће особље да ступи у везу са њим,
- системи затварања и отварања врата морају да гарантују безбедност путника,
- излази за случај опасности морају да постоје и да буду посебно означени; морају се применити мере за осигурање безбедности у дугачким тунелима,
- потребно је да се угради независни систем резервног осветљења довољне снаге и капацитета,
- возови морају бити опремљени системом разгласа за комуникацију возног особља са путницима,

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

(3) техничка усклађеност:

- електрична опрема мора бити усклађена са функционисањем постројења за контролу, управљање и сигнализацију,
- код електричне вуче, карактеристике уређаја за одузимање електричне енергије морају да омогућавају возовима кретање у системима снабдевања енергијом на одређеним железничким пругама,

- карактеристике возила морају бити такве да омогуће кретање на свим железничким пругама на којима је предвиђена њихова употреба, узимајући у обзир климатске услове,
- (4) контрола - возови морају бити опремљени уређајем за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тог уређаја и њихова обрада морају да буду хармонизовани;
- 5) Подсистем одржавање:
  - (1) здравље и безбедност - техничка постројења и поступци у радионицама за одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не могу да представљају опасност за здравље и безбедност лица,
  - (2) заштита животне средине - техничка постројења и поступци у центрима за одржавање не могу да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење,
  - (3) техничка усклађеност - постројења за одржавање возила морају да омогуће извођење радова на безбедан, нешкодљив и несметан начин на свим возилима за која су пројектована;
- 6) Подсистем регулисање и управљање саобраћајем:
  - (1) безбедност:
    - усклађеност прописа за одвијање саобраћаја на мрежи, као и квалификације машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем мора бити таква да омогућава безбедан рад, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,
    - радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају бити такви да обезбеђују висок ниво безбедности,
  - (2) поузданост и доступност - радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају бити такви да омогућују висок ниво поузданости и доступности система,
  - (3) техничка усклађеност - усклађеност прописа за одвијање саобраћаја на мрежи, квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем морају да омогуће ефикасну експлоатацију железничког система, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза;
- 7) Телематске апликације за услуге у превозу робе и путника:
  - (1) техничка усклађеност - основни захтеви за телематске апликације осигуравају минимум квалитета услуга путницима и корисницима превоза робе, посебно у смислу техничке усклађености. Код тих апликација потребно је да се обезбеди:
    - да базе података, програмска опрема и протоколи за пренос података омогућавају што је могуће већу размену података

- између различитих апликација и између различитих превозника са изузетком поверљивих пословних информација,
- да је корисницима превоза омогућен једноставан приступ информацијама,
  - (2) поузданост и доступност - методе коришћења, управљања, ажурирања и одржавања база података, програмске опреме и протокола за пренос података морају да обезбеде ефикасност тих система и одређени квалитет услуга,
  - (3) здравље - интерфејси корисника и система морају да буду у складу са минималним правилима ергономске и здравствене заштите,
  - (4) безбедност - за меморисање или пренос релевантних информација за безбедност морају да се обезбеде одговарајући нивои интегритета и поузданости.

### **3. Јединствени технички прописи**

#### **Појам**

#### **Члан 9.**

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

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

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

#### **Област примене**

#### **Члан 10.**

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

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

#### **Одступања од примене ЈТП**

#### **Члан 11.**

Одступања од примене ЈТП су дозвољена у следећим случајевима:

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

- 2) приликом унапређења или обнове постојећег подсистема, када су товарни профил, ширина колосека, међуколосечно растојање или систем електричног напајања у ЈТП неусаглашени са спецификацијама постојећег подсистема;
- 3) приликом изградње, унапређења или обнове постојећег подсистема, уколико би примена ЈТП довела у питање економску оправданост пројекта или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији;
- 4) ако после несреће или природне непогоде услови за брзу обнову железничке мреже, економски или технички, не допуштају делимичну или потпуну примену одговарајућих ЈТП.

Национални железнички технички прописи се примењују:

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

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

- 1) писмено обавештење у односу на предложено одступање;
- 2) документацију која садржи:
  - (1) опис подсистема који је предмет одступања, са навођењем кључних датума и географског положаја,
  - (2) прецизно упућивање на ЈТП (или њихове делове) за које се тражи одступање,
  - (3) прецизно упућивање на алтернативне одредбе које ће се применити и њихове детаље,
  - (4) образложење поодмакле фазе развоја у случају из става 1. тачка 1) овог члана,
  - (5) образложење захтева за одступањем, укључујући разлоге техничке, економске, комерцијалне, оперативне, односно административне природе за одступање,
  - (6) све друге информације којима се образлаже захтев за одступање,
  - (7) опис мера чије се предузимање предлаже са циљем унапређења интероперабилности пројекта, изузев ако се ради о малом одступању.

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

Примљене захтеве за одступањем од ЈТП, заједно са приложеном документацијом из става 3. тачка 2) овог члана, Дирекција доставља

Генералном секретару ОТИФ, ради даљег поступања у складу са прописима ОТИФ.

Дирекција обавештава наручиоца или његовог овлашћеног заступника о одлуци ОТИФ.

#### **4. Техничке спецификације интероперабилности**

##### **Члан 12.**

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

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

ТСИ доноси Дирекција.

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

#### **5. Чиниоци интероперабилности**

##### **Стављање на тржиште**

##### **Члан 13.**

Чиниоци интероперабилности могу се стављати на тржиште само ако:

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

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

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

##### **Усаглашеност и погодност за употребу**

##### **Члан 14.**

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

Чиниоци интероперабилности наведени у ЈТП/ТСИ подлежу поступцима за оцену усаглашености и погодности за употребу.

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

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

Одредба става 4. овог члана примењује се и у случају железничких производа одређених у ЈТП/ТСИ као чиниоци интероперабилности, а који су већ били одобрени пре ступања на снагу ЈТП/ТСИ, за период који је одређен у ЈТП/ТСИ.

### **Оцењивање усаглашености и погодности за употребу**

#### **Члан 15.**

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

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

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

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

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

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

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

Поступке и модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању усаглашености и погодности за употребу, техничку документацију која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу и садржину декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу прописује Дирекција.

### **Експлоатационо испитивање**

#### **Члан 16.**

Експлоатационо испитивање је основ за оцењивање погодности за употребу чинилаца интероперабилности.

Програм експлоатационог испитивања саставља произвођач.

Програм експлоатационог испитивања одобрава пријављено тело.

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

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

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

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

Висина цене из става 7. овог члана зависи од врсте, обима и трајања експлоатационог испитивања, одговара реалним трошковима управљача, односно железничког превозника и не може се утврђивати у циљу стицања профита.

## **Неусаглашеност чинилаца интероперабилности са ЈТП/ТСИ**

### **Члан 17.**

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

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

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

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

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

## **6. Подсистеми**

### **Члан 18.**

#### **Пуштање у рад**

Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени на начин којим се испуњавају основни захтеви који се односе на њих када се интегришу у железнички систем, при чему се нарочито проверава:

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

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

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

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

### **Поступак верификације подсистема и декларација о верификацији**

#### **Члан 19.**

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

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

Пријављено тело проверава подсистем у свакој од следећих фаза:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Усаглашеност са ЈТП/ТСИ и националним железничким техничким прописима**

#### **Члан 20.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дирекција води евиденцију о издатим сертификатима о верификацији.

### **Неусклађеност подсистема са основним захтевима**

#### **Члан 21.**

Уколико сматра да структурни подсистем за који је издата декларација о верификацији, није у целости усклађен са одредбама овог закона, а нарочито ако подсистем не испуњава захтеве из члана 8. овог закона, Дирекција може да наложи лицу које је издало декларацију о верификацији извршавање допунских провера и контрола.

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

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

### **III. ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ**

#### **1. Опште одредбе о дозволи за коришћење**

#### **Члан 22.**

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

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

Пре издавања дозволе за коришћење структурних подсистема Дирекција проверава:

- 1) техничку усклађеност ових подсистема са железничким системом у који се интегришу;
- 2) безбедну интеграцију ових подсистема од стране управљача и железничког превозника применом мера за контролу ризика;

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

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

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

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

О издатим дозволама за коришћење Дирекција води евиденцију.

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

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

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

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

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

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

## **2. Дозвола за тип возила**

### **Члан 23.**

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

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

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

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

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

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за тип возила.

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

За постојећа возила која су добила дозволу за коришћење пре ступања на снагу овог закона, сматра се да имају дозволу за коришћење, с тим што се и на њих примењује члан 32. овог закона.

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

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

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

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

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

### **Технички преглед возила**

#### **Члан 24.**

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

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

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

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

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

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

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

#### **Члан 25.**

Дозволу за коришћење подсистема и чинилаца интероперабилности који су усаглашени са ЈТП/ТСИ, Дирекција издаје ако је приложена документација о

изведеном поступку верификације подсистема у складу са чланом 19. овог закона, односно ако је приложена документација о изведеним поступцима оцене усаглашености и погодности за употребу у складу са чланом 15. овог закона.

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

#### **Члан 26.**

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

Дозволу за коришћење издаје Дирекција на следећи начин:

- 1) ако је за све структурне подсистеме возила приложена декларација о верификацији, дозвола се издаје без додатних провера;
- 2) ако је за возило приложена декларација о верификацији, у складу са чланом 19. овог закона, Дирекција пре издавања дозволе проверава:
  - (1) техничку усклађеност између релевантних структурних подсистема возила и њихову безбедну интеграцију у складу са одредбама члана 22. став 3. овог закона,
  - (2) техничку усклађеност између возила и мреже на којој ће саобраћати,
  - (3) усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на отворена питања,
  - (4) усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на посебне случајеве који су дефинисани у одговарајућим ЈТП/ТСИ;
- 3) ако је подносилац захтева приложио декларацију о усаглашености са одобреним типом возила.

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

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

### **Додатна дозвола за коришћење за возила која су усаглашена са ЈТП/ТСИ**

#### **Члан 27.**

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

За вучна возила из става 1. овог члана која су добила дозволу за коришћење у другим државама, ако се не употребљавају на мрежи која је усаглашена са ЈТП/ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим

ЈТП/ТСИ, Дирекција издаје додатне дозволе за коришћење таквих возила у Републици Србији.

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

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

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

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

Дирекција при одлучивању о поднетом захтеву проверава:

- 1) техничку усклађеност возила и мреже, укључујући националне прописе који се примењују на отворена питања у циљу обезбеђења те усклађености;
- 2) употребу националних железничких техничких прописа који се примењују на посебне случајеве који су дефинисани у ЈТП/ТСИ.

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

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

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

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

- 1) два месеца након достављања докумената из става 5. овог члана;
- 2) месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.

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

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

##### **Члан 28.**

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

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

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

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

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

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

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

Дирекција доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја.

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

## **Дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ЈТП/ТСИ**

### **Члан 29.**

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

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

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

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

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

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

### **Члан 30.**

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

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

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

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

Документација из става 4. овог члана садржи:

- 1) документацију потребну за одобрење типа возила;
- 2) декларацију о усаглашености са типом возила;
- 3) доказе да је коришћење возила одобрено у држави где је регистровано заједно са документацијом о примењеном поступку да би се показало да возило задовољава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о одступањима коришћеним или одобреним у складу са чланом 11. став 1. овог закона;
- 4) техничке податке, програм одржавања и експлоатационе карактеристике, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене;

- 5) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;
- 6) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и друга ограничења мреже.

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

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

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

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

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

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

- 1) четири месеца након достављања докумената из става 4. овог члана;
- 2) два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.

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

### **Изузеци од издавања додатне дозволе за коришћење возила**

#### **Члан 31.**

Додатна дозвола за коришћење не издаје се:

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

за возила одобрена у другим државама пре ступања на снагу одговарајућих ЈТП/ТСИ која:

- (1) носе ознаку RIC или RIV,
- (2) су одобрена за саобраћај и обележена у складу са важећим билатералним или мултилатералним споразумима између железничких превозника из Републике Србије и железничких превозника из других држава;

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

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

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

### **Обнављање или унапређење структурног подсистема, чиниоца интероперабилности и елемента подсистема**

#### **Члан 32.**

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

Нова дозвола за коришћење структурног подсистема потребна је увек када због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности тог подсистема.

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

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

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

#### **5. Одузимање и суспензија дозволе за коришћење возила**

#### **Члан 33.**

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

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

Дирекција суспендује дозволу за коришћење уколико се:

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

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

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

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

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

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

## **IV. РЕГИСТРИ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ВОЗИЛА И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

### **1. Национални регистар железничких возила**

#### **Члан 34.**

Дирекција води Национални регистар железничких возила.

Спецификација регистра прописана је COTIF.

Возила свих врста морају се уписати у регистар из става 1. овог члана.

Податке о возилима за које је издата дозвола за коришћење, имаоци су дужни да без одлагања доставе Дирекцији, ради уноса у Национални регистар железничких возила.

За новоизграђена, унапређена и обновљена возила, регистрација се обавља на основу попуњеног захтева који је прописан спецификацијом из става 2. овог члана.

Ималац возила без одлагања пријављује Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила.

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

### **2. Регистар одобрених типова железничких возила**

#### **Члан 35.**

OTIF води регистар типова возила одобрених у државама уговорницама.

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

### **3. Регистар инфраструктуре**

#### **Члан 36.**

Дирекција води и објављује Регистар инфраструктуре.

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

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

ОТИФ прописује спецификације Регистра инфраструктуре.

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

## **V. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ**

### **1. Гарантовање безбедности у железничком саобраћају**

#### **Члан 37.**

Министарство, Дирекција, управљач и железнички превозник, свако у складу са пословима које обавља, гарантују:

- 1) да се безбедност железничког саобраћаја у железничком систему очува, и тамо где је то оправдано и изводљиво, стално унапређује, при чему се предност даје спречавању несрећа;
- 2) да се прописи за безбедност примењују транспарентно и недискриминаторски;
- 3) да се убрзава развој јединственог железничког система.

Управљач и железнички превозник одговорни су за безбедну експлоатацију железничког система и контролу ризика повезаних са њом, тако што спроводе потребне мере за контролу ризика, уз међусобну сарадњу, примењују националне прописе и стандарде за безбедност и успостављају системе за управљање безбедношћу, у складу са овим законом.

Управљач и железнички превозник одговорни су корисницима, комитентима, запосленима и трећим лицима за свој део система и његово безбедно функционисање, укључујући у то снабдевање материјалом и уговарање услуга.

Одговорност управљача и железничког превозника из става 3. овог члана не ослобађа од одговорности произвођаче саставних делова и чинилаца интероперабилности појединих подсистема, лица задужена за одржавање, имаоце возила и даваоце других потребних услуга, да су возила, објекти и постројења, опрема, материјал и услуге усклађени са прописаним захтевима и условима за предвиђену употребу, тако да их управљач или железнички превозник могу безбедно користити у железничком систему.

### **2. Заједнички показатељи безбедности**

#### **Члан 38.**

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

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

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

Годишњи извештај о безбедности обухвата:

- 1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова;
- 2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја;
- 3) резултате интерне контроле безбедности;
- 4) примедбе о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром који могу бити од значаја за Дирекцију.

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

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

Извештај садржи податке о:

- 1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ;
- 2) важним променама у законодавству и регулисању безбедности на железници;
- 3) унапређењу поступка сертификације о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз;
- 4) резултатима и искуствима везаним за надзор над управљачем и железничким превозником.

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

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

### **3. Заједничке безбедносне методе**

#### **Члан 39.**

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

- 1) Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика;
- 2) Заједничких безбедносних метода за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, које обухватају:
  - (1) поступке за оцену испуњености захтева поднетих од стране управљача, односно железничких превозника, за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,
  - (2) критеријуме за оцену испуњености захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,
  - (3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, након што је издат сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз;
- 3) Заједничка безбедносна метода за надзор безбедносног учинка након издавања сертификата о безбедности за превоз или за управљање железничком инфраструктуром;
- 4) Заједничка безбедносна метода за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.

Заједничка безбедносна метода за процену и оцену ризика примењује се у случају било какве значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја. Ове промене могу бити техничке, експлоатационе или организационе природе. Заједничка безбедносна метода за процену и оцену ризика је саставни део система за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника.

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

- 1) ако процену и оцену ризика захтева одговарајући ЈТП/ТСИ, у ком случају се у ЈТП/ТСИ наводи који делови Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика ће се применити;
- 2) у циљу провере безбедне интеграције структурних подсистема у постојећи систем, у складу са чланом 22. овог закона.

Предлагач значајне промене може бити:

- 1) управљач или железнички превозник, у оквиру мера из члана 37. став 2. овог закона;
- 2) наручилац или произвођач, када подноси захтев за верификацију подсистема, у складу са чланом 19. овог закона;
- 3) подносилац захтева за издавање дозволе за коришћење возила;
- 4) лице задужено за одржавање.

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

Независну оцену правилне примене Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и резултата те примене спроводи акредитовано тело за оцену ризика које испуњава услове прописане том методом.

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

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

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

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

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

Заједничку безбедносну методу из става 1. тачка 3) овог члана примењује Дирекција у циљу надзора над применом система за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача након издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, као и надзора над применом заједничке безбедносне методе из става 1. тачка 4) овог члана од стране железничког превозника, управљача и лица задуженог за одржавање.

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

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

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

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

Дирекција ће у свој годишњи извештај из члана 38. став 6. овог закона укључити и искуства предлагача, железничког превозника и управљача, као и

сопствена искуства у вези примене метода из става 1. тач. 1), 3) и 4) овог члана.

#### **4. Заједнички безбедносни циљеви**

##### **Члан 40.**

Заједничке безбедносне циљеве (у даљем тексту: ЗБЦ) утврђује Европска комисија.

ЗБЦ утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за:

- 1) појединачне ризике везане за путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима инфраструктуре;
- 2) ризике за друштво.

ЗБЦ садрже временски распоред постепеног спровођења, у случају када је то потребно, узимајући у обзир природу и обим инвестиција потребних за њихово спровођење.

Дирекција пријављује Европској комисији измене и допуне националних прописа за безбедност донетих у циљу постизања ЗБЦ.

#### **5. Пријављивање националних прописа за безбедност**

##### **Члан 41.**

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

Дирекција пријављује Европској комисији важеће националне прописе за безбедност:

- 1) у вези са постојећим националним безбедносним циљевима и безбедносним методама;
- 2) који дефинишу захтеве за системе безбедног управљања, као и захтеве за сертификат о безбедности за превоз;
- 3) који одређују захтеве за пуштање у рад и одржавање нових и битно измењених железничких возила, који још нису обухваћени у ЈТП/ТСИ, с тим да пријава мора садржати прописе за размену возила између железничких превозника, системе регистрације и захтеве у погледу поступака проба;
- 4) који обухватају заједничке оперативне прописе за железничке мреже које још нису обухваћене у ЈТП/ТСИ, што обухвата и правила у вези са системом сигнализације и вођења саобраћаја;
- 5) који дефинишу захтеве за додатним интерним прописима које морају донети управљач и железнички превозник;
- 6) који дефинишу захтеве за извршне железничке раднике, укључујући критеријуме избора, здравствене способности и професионалне

квалификације и издавање уверења, ако нису обухваћени у ЈТП/ТСИ;

7) који уређују истрагу несрећа и инцидената.

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

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

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

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

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

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

## **6. Систем управљања безбедношћу**

### **Члан 42.**

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

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

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

Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир ефекте делатности различитих железничких превозника на мрежи, па у складу са тим мора садржати одредбе које омогућују железничким превозницима

обављање делатности у складу са ЈТП/ТСИ и националним прописима за безбедност, као и условима из њихових сертификата о безбедности за превоз. Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир и координацију хитних поступака са свим железничким превозницима у ванредним ситуацијама.

Сви битни делови система за управљање безбедношћу морају бити документовани, а посебно мора бити описана расподела одговорности у оквиру организације управљача или железничког превозника, начин обезбеђења контроле од стране руководства на различитим нивоима, укључивање запослених и њихових представника на свим нивоима и начин обезбеђења континуираног унапређивања система за управљање безбедношћу.

Основни елементи система за управљање безбедношћу су:

- 1) политика безбедности коју је одобрио директор управљача или железничког превозника и која је достављена свим запосленима;
- 2) квалитативни и квантитативни циљеви управљача или железничког превозника у погледу одржавања и унапређивања безбедности, као и планови и поступци за остваривање тих циљева;
- 3) поступци за осигуравање поштовања стандарда и других прописаних захтева током читавог века употребе опреме и у експлоатацији и поступци за достизање постојећих, нових и измењених техничких и експлоатационих стандарда или других прописаних захтева утврђених у једном од следећих докумената:
  - (1) ЈТП/ТСИ,
  - (2) националним прописима за безбедност,
  - (3) другим релевантним прописима,
  - (4) одлукама надлежних органа;
- 4) поступци и методи за спровођење оцене ризика и примену мера контроле ризика увек када промена у условима експлоатације или увођење новог производа доведу до нових ризика за инфраструктуру или експлоатацију;
- 5) обезбеђивање програма обуке запослених и одржавања стручне оспособљености запослених као и одговарајуће извршавање послова;
- 6) практична решења за обезбеђивање информисаности у оквиру организације и између организација које послују на истој инфраструктури;
- 7) поступци и обрасци за објављивање информација о безбедности и утврђивање поступка за контролу конфигурације кључних информација о безбедности;
- 8) поступци којима се обезбеђује пријављивање, истрага и анализа несрећа, инцидената, избегнутих несрећа и других опасних догађаја и предузимање потребних превентивних мера;
- 9) обезбеђивање планова за деловање, упозоравање и информисање у ванредним ситуацијама, претходно договорених са одговарајућим државним органима;
- 10) одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу.

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

Акта управљача из става 7. овог члана, који се односе на поступке које морају спроводити железнички превозници, морају бити доступни свим заинтересованим железничким превозницима који саобраћају на одређеној инфраструктури.

Дирекција ближе прописује елементе система за управљање безбедношћу.

### **Надзор над системима за управљање безбедношћу**

#### **Члан 43.**

Дирекција врши надзор над системима за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника, након издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Надзором из става 1. овог члана проверава се да ли управљач и железнички превозник примењују свој систем управљања безбедношћу и, по потреби, налаже се спровођење одговарајућих мера.

Решење којим се налаже спровођење одговарајућих мера из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дирекција ближе прописује надзор над системима за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника након издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Надзор на лицу места, у смислу става 1. овог члана, врши овлашћено лице Дирекције.

## **VI. СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ И СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ**

### **1. Сертификат о безбедности за превоз**

#### **Појам и садржина**

#### **Члан 44.**

Железнички превозник мора да поседује сертификат о безбедности за превоз да би му се дозволио приступ инфраструктури.

Сертификат о безбедности за превоз може да обухвата целу мрежу или њен одређени део.

Сертификат о безбедности за превоз представља доказ да је железнички превозник успоставио систем за управљање безбедношћу и да је у стању да испуни захтеве утврђене у ЈТП/ТСИ, националним прописима за безбедност и другим релевантним прописима у циљу контроле ризика и безбедног одвијања саобраћаја на мрежи.

Сертификат о безбедности за превоз састоји се од:

- 1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу железничког превозника;
- 2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је железнички превозник усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно обављање саобраћаја на одговарајућој мрежи; у те захтеве могу бити укључени примена ЈТП/ТСИ, националних прописа за безбедност и интерних прописа железничког превозника, прихватање сертификата запослених и дозвола за коришћење железничких возила која користи тај железнички превозник.

За издавање сертификата о безбедности за превоз - део Б који се односи на мрежу подноси се следеће:

- 1) документација железничког превозника о ЈТП/ТСИ или деловима ЈТП/ТСИ и, где је то релевантно, националним прописима за безбедност, интерним и другим прописима који се примењују на обављање саобраћаја, запослене и возила, као и како се осигурава њихово поштовање у систему за управљање безбедношћу;
- 2) документација железничког превозника о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе обављања саобраћаја, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ЈТП/ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;
- 3) документација железничког превозника о различитим врстама возила која се користе за потребе саобраћаја, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ЈТП/ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење.

Документација у вези елемената који су у складу са ТСИ и условима интероперабилности подноси се у сажетој форми.

У сертификату о безбедности за превоз наводе се врста и обим послова железничког превозника на које се сертификат односи.

### **Сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз**

#### **Члан 45.**

Ималац индустријске железнице мора да поседује сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз којим се потврђује прихватање одредаба које је ималац индустријске железнице усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно одвијање саобраћаја на индустријској железници. У те захтеве могу бити укључени примена ЈТП/ТСИ и националних прописа за безбедност и дозволе за коришћење железничких возила која користи тај ималац индустријске железнице.

У погледу доказа потребних за издавање сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз сходно се примењују одредбе члана 44. став 5. овог закона.

На издавање и одузимање сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз сходно се примењују чл. 46. и 48. овог закона.

## **Издавање сертификата о безбедности за превоз**

### **Члан 46.**

Дирекција издаје сертификат о безбедности за превоз у форми решења и на прописаном обрасцу.

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

Рок важења сертификата о безбедности за превоз је пет година.

Сертификат о безбедности за превоз обнавља се на захтев носиоца.

Дирекција ближе прописује обрасце сертификата о безбедности за превоз, нумерисање образаца сертификата о безбедности за превоз у складу са европским идентификационим бројем, образац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за превоз и упутство за његово попуњавање, као и потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за превоз.

Обрасци сертификата о безбедности за превоз издају се и на једном од следећих језика: енглески, француски или немачки.

Носилац сертификата о безбедности за превоз без одлагања, обавештава Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, које се односе на елементе система управљања безбедношћу. Већа промена је она која значајније мења услове на основу којих је издат сертификат о безбедности за превоз (нова врста пословања, нова пруга, нови тип возила, нова категорија особља и др.).

Железничком превознику који планира да пружа додатне транспортне услуге, Дирекција ће издати додатни сертификат - део Б.

Дирекција може захтевати да одговарајући део сертификата о безбедности за превоз буде ревидиран после знатних промена у прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Сертификат о безбедности за превоз се у целини или делимично ажурира кад год се знатно измене врста или обим пословања.

За издавање сертификата о безбедности за превоз, његово обнављање, ревидирање и ажурирање плаћа се такса.

Висину таксе из става 11. овог члана утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

О издатим сертификатима о безбедности за превоз Дирекција води евиденцију.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за превоз, као и о одбијању издавања додатног сертификата - део Б, коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

## **Признавање страног сертификата и додатни сертификат**

### **Члан 47.**

Сертификат о безбедности за превоз - део А издат железничком превознику у страниј држави важи у Републици Србији на основу реципроцитета.

Железнички превозник из става 1. овог члана који намерава да пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији мора добити додатни сертификат о безбедности за превоз - део Б од Дирекције.

### **Одузимање сертификата о безбедности за превоз**

#### **Члан 48.**

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

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

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

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

Дирекција у року од месец дана од дана одузимања сертификата о безбедности за превоз обавештава Европску железничку агенцију о сертификатима о безбедности за превоз - део А, који су издати, ажурирани, ревидирани или одузети.

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

### **Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром**

#### **Члан 49.**

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

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се састоји од:

- 1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу управљача;
- 2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно одржавање и експлоатацију инфраструктуре.

За издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром - део Б подноси се следеће:

- 1) документација управљача о ЈТП/ТСИ или деловима ЈТП/ТСИ и, где је то релевантно, националним прописима за безбедност, интерним и другим прописима који се примењују за експлоатацију и одржавање инфраструктуре, запослене и возила, као и како се

путем система за управљање безбедношћу осигурава њихово поштовање;

- 2) документација управљача о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе експлоатације и одржавања железничке инфраструктуре, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ЈТП/ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;
- 3) документација управљача о различитим врстама возила која се користе за потребе одржавања инфраструктуре, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ЈТП/ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење.

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

### **Сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице**

#### **Члан 50.**

Ималац индустријске железнице мора да поседује сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице којим се потврђује прихватање одредаба које је ималац индустријске железнице усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно одржавање и експлоатацију инфраструктуре.

За издавање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице који се издаје имаоцу индустријске железнице сходно се примењују одредбе члана 49. став 3. овог закона.

### **Издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром**

#### **Члан 51.**

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром издаје Дирекција, у форми решења и на прописаном обрасцу.

Решење о одбијању издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром важи пет година.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром обнавља се на захтев носиоца.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се у целини или делимично ажурира када дође до знатних измена инфраструктуре, сигнализације или напајања енергијом или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре, о чему носилац тог сертификата без одлагања, а најкасније у року од осам дана, обавештава Дирекцију.

Дирекција може захтевати да сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром буде ревидиран после знатних промена у прописима о безбедности.

За издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, његово обнављање, ажурирање или ревизију плаћа се такса.

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

Дирекција ближе прописује обрасце сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, нумерисање образаца сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са европским идентификационим бројем, образац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и упутство за његово попуњавање и потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

О издатим сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром Дирекција води евиденцију.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

### **Одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром**

#### **Члан 52.**

Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром више не задовољава услове за издавање тог сертификата, она га одузима решењем.

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

Дирекција у року од месец дана обавештава Европску железничку агенцију о сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром који су издати, обновљени, измењени, допуњени или одузети. При томе наводи назив и адресу управљача, датум издавања, област примене и важност наведеног сертификата и, у случају одузимања, разлоге за своју одлуку.

### **2. Поступање по захтеву за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз**

#### **Члан 53.**

Дирекција одлучује о захтеву за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз у року од највише четири месеца од подношења потребне документације, као и допунских информација које је тражила. Ако се од подносиоца захтева тражи да поднесе допунске информације, те информације се подносе без одлагања.

Да би се олакшало оснивање нових железничких превозника и подношење захтева железничких превозника из других држава, Дирекција је дужна да објави на својој интернет страници детаљна упутства о прибављању сертификата о безбедности за превоз и списак свих захтева који су потребни за

издавање тог сертификата, као и то да подносиоцу захтева стави на располагање сва потребна документа.

Железничком превознику који подносе захтев за сертификат о безбедности за превоз за услуге на дефинисаном ограниченом делу мреже дају се посебна упутства и конкретно се указује на прописе који важе за део мреже о којем је реч.

Сви захтеви за сертификат о безбедности за превоз подносе се на српском језику.

## **VII. ИНФРАСТРУКТУРА**

### **Технички услови**

#### **Члан 54.**

Подсистем инфраструктура чине горњи строј (колосеци, скретнице и друге сложене колосечне конструкције, профили и др.) и доњи строј (земљани труп, мостови, пропусни, тунели, перони, подручја приступа и др.) железничке пруге који испуњава следеће техничке услове:

- 1) ширина колосека износи 1435 mm, с тим што не може бити мања од 1430 mm нити већа од 1470 mm, укључујући и проширење колосека у кривини;
- 2) полупречник кривине на отвореној прузи износи најмање 300 m, а на главном пролазном колосеку у железничкој станици најмање 500 m; спољна шина, зависно од величине полупречника кривине и дозвољене брзине, мора бити надвишена али не више од 150 mm;
- 3) нагиб нивелете на отвореној прузи износи највише 25 ‰;
- 4) нагиб нивелете у железничкој станици износи највише: за железничку станицу у правцу до 1 ‰, а за железничку станицу у кривини до 2,5 ‰, зависно од полупречника кривине;
- 5) размак колосека у железничкој станици мора бити толики да између слободних профила тих колосека постоји потребан простор за безбедно кретање путника и других лица и за постављање постројења, направе и стубова за сигнале, електричну контактну мрежу, осветљење и сл;
- 6) размак колосека у железничкој станици износи најмање 4,75 m, а размак колосека између којих се постављају перони висине 0,55 m, рачунајући од горње ивице шине, износи најмање 6 m;
- 7) размак колосека на отвореној прузи код двоколосечних и паралелних пруга износи најмање 4 m;
- 8) дозвољено оптерећење на магистралним пругама износи најмање 22,5 t по осовини и 8,0 t по дужном метру, а на регионалним и локалним пругама 18,0 t по осовини и 6,4 t по дужном метру.

Друге техничке услове које мора испуњавати подсистем инфраструктура прописује Дирекција.

## **Уређеност простора за путнике, приступа до возова и службених места**

### **Члан 55.**

На железничким станицама и стајалиштима са просечним годишњим дневним прометом од најмање 70 возова и 500 отпремљених путника, приступи возовима морају бити изведени тако да путници не иду преко колосека (денивелисани прелази, чеони перони и сл.).

Простори, саобраћајнице и места намењена за пријем, задржавање и отправљање путника, пртљага и пошилики у железничком саобраћају морају бити уређени тако да гарантују безбедност путника и других лица и друмских возила.

Код новоизграђених или унапређених железничких станица, мора бити обезбеђен денивелисан приступ до перона.

На железничким станицама и стајалиштима приступи возовима за превоз путника изводе се тако да омогућавају што лакши приступ путницима и лицима са смањеном покретљивошћу.

Железничке станице и стајалишта морају имати пероне повезане са прелазима испод железничке пруге или изнад железничке пруге или прилазним стазама у нивоу.

Стајалишта на двоколосечним железничким пругама, изузев стајалишта са острвским перонима или заштитним сигналима, морају имати ограду између колосека.

## **Одржавање подсистема инфраструктура**

### **Члан 56.**

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

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

Услове које управљач и други привредни субјекти који врше одржавање горњег и доњег строја железничких пруга из става 1. овог члана морају испуњавати за вршење тих послова, прописује Дирекција.

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

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

За издавање сертификата из става 4. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

О издатим сертификатима из става 4. овог члана Дирекција води евиденцију.

## **Одвајање железничких пруга**

### **Члан 57.**

Железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек се по правилу одваја или укршта са другом железничком пругом само у железничкој станици.

Ако се железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек одваја на отвореној прузи, одвојна скретница мора имати заштитни колосек и мора бити осигурана заштитним сигнаlima који се предсигналишу. Сигнали морају бити зависни од положаја скретнице, која се контролише из суседног поседнутог службеног места на железничкој прузи.

Ако услови из става 2. овог члана нису испуњени, одвојна скретница мора бити поседнута за време одвијања саобраћаја преко ње, а највећа брзина возова преко скретнице може да буде највише 50 km/h.

### **Мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи**

### **Члан 58.**

Пре започињања радова на железничкој прузи, као и за време одржавања железничких пруга, морају се предузимати мере за безбедно одвијање саобраћаја и сигурност радника који изводе те радове.

Мере из става 1. овог члана прописује управљач.

Управљач или други привредни субјект који одржава железничку пругу дужан је да пре почетка радова обезбеди место на коме ће се радови изводити.

По завршетку радова из става 1. овог члана управљач или други привредни субјект који изводи те радове дужан је да са железничке пруге уклони остатке материјала, средства рада, сигнале, сигналне ознаке и друге предмете које је поставио приликом извођења радова и да постави опрему, телекомуникационе, сигнално-сигурносне и друге уређаје који су неопходни за безбедно одвијање железничког саобраћаја.

## **VIII. ЕНЕРГИЈА**

### **Технички услови**

### **Члан 59.**

Подсистем енергија чине стабилна постројења електричне вуче и погонска електроенергетска постројења намењена напајању електричном енергијом.

Електрификација железничких пруга које су део јавне железничке инфраструктуре врши се применом монофазног система 25 kV, 50 Hz.

Друге техничке услове које мора испуњавати подсистем енергија, прописује Дирекција.

### **Мере безбедности на електрифицираним пругама**

### **Члан 60.**

На електрифицираним пругама где постоји опасност повреда од превисоког напона додира, управљач је дужан да дефинише изворе опасности,

забране, изузетна допуштања, заједничке одредбе о безбедном раду, посебне мере безбедности при раду на контактної мрежи, посебне мере безбедности при раду на железничкој прузи и пружним постројењима, посебне мере безбедности при раду на сигнално-сигурносним, телекомуникационим и погонским електроенергетским постројењима када је контактна мрежа под напоном.

На сигнално-сигурносним и телекомуникационим постројењима и уређајима или другим електричним уређајима или на деловима тих постројења или уређаја који се налазе у непосредној близини контактне мреже морају се спровести одговарајуће мере заштите од штетних електричних утицаја на поједине уређаје или њихове делове.

### **Одржавање подсистема енергија**

#### **Члан 61.**

Начин и рокове одржавања подсистема енергија прописује Дирекција.

Услове које морају да испуне управљач и други привредни субјекти који обављају одржавање подсистема енергија прописује Дирекција.

Сертификат о испуњености услова из става 2. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења од пет година.

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

За издавање сертификата из става 3. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

О издатим сертификатима из става 3. овог члана Дирекција води евиденцију.

## **IX. КОНТРОЛА, УПРАВЉАЊЕ И СИГНАЛИЗАЦИЈА**

### **1. Сигнално-сигурносни уређаји**

#### **Технички услови**

#### **Члан 62.**

Службена места из којих се врши управљање и регулисање железничког саобраћаја (железничке станице, укрснице и распутнице) на железничкој прузи, зависно од максималне брзине кретања воза, морају бити опремљена сигнално-сигурносним уређајима и постројењима, и то:

- 1) за брзину кретања воза на регионалним и локалним железничким пругама преко скретничког подручја до 50 km/h - улазним сигнаlima који не морају бити у технички условљеној међусобној зависности и у зависности од положаја скретница у путу вожње тако да сигналишу да ли је даља вожња дозвољена редовном или ограниченом брзином. Изузетно ова службена места могу бити обезбеђена само прилазним сигнаlima;
- 2) за брзину кретања воза на железничким пругама преко скретничког подручја од 50 до 100 km/h - улазним сигнаlima и предсигнаlima. Улазни сигнали морају бити у технички условљеној међусобној

зависности и у зависности од положаја скретница у путу вожње тако да сигналишу да ли је даља вожња дозвољена редовном или ограниченом брзином;

- 3) за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h - улазним сигнаlima и предсигнаlima и излазним сигнаlima који су у таквој технички условљеној зависности од пута вожње да се могу поставити у положај који дозвољава даљу вожњу само по претходно обезбеђеном путу вожње и ако је пруга слободна у смеру кретања воза до наредног улазног или просторног сигнала. Излазни сигнали суседних службених места на једноколосечној прузи морају бити у таквој међусобној технички условљеној зависности да се могу поставити у положај који дозвољава вожњу само у једном смеру;
- 4) за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h код улазних и излазних сигнала у железничким станицама, просторних и заштитних сигнала - пружним аутостоп уређајима.

Ако се железничка пруга која нема уграђене пружне аутостоп уређаје прикључује на пругу са уграђеним аутостоп уређајима, улазни сигнали и предсигнали прикључне пруге у железничкој станици или у другом службеном месту (укрсници или распутници) прикључења морају бити опремљени пружним аутостоп уређајима или заштитном скретницом у путу вожње.

Друге техничке услове за сигнално-сигурносне уређаје прописује Дирекција.

### **Одржавање сигнално-сигурносних уређаја**

#### **Члан 63.**

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

Начин и рокове одржавања сигнално-сигурносних уређаја прописује Дирекција.

Мере за безбедно одвијање саобраћаја и сигурност радника који изводе радове на одржавању сигнално-сигурносних уређаја прописује управљач.

Услове које управљач и други привредни субјекти који врше одржавање сигнално-сигурносних уређаја морају испуњавати за вршење тих послова прописује Дирекција.

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

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

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

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

## **2. Саобраћајна сигнализација**

### **Сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи**

#### **Члан 64.**

Железничке пруге опремају се прописаним сигналима, сигналним ознакама којима се железнички радници и друга лица упозоравају на опасност, стављају им се до знања наређења, ограничења, забране и упозорења којих се морају придржавати и дају неопходна обавештења за безбедно одвијање железничког саобраћаја и њихову личну безбедност.

Железнички радници и друга лица на које се сигнални знаци односе, морају се придржавати наређења, ограничења, забрана и упозорења датих помоћу сигналних знакова.

Сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи морају се давати, постављати и одржавати тако да их железнички радници и друга лица на која се односе могу на време и лако уочити дању, ноћу и при смањеној видљивости.

Ако је значење сигналног знака нејасно, железнички радници и друга лица на која се сигнални знак односи, поступају тако као да тај сигнални знак има оно значење које обезбеђује већи ниво безбедности у железничком саобраћају.

Сигналима и сигналним ознакама означавају се и опасности привременог карактера, нарочито оне које настану услед изненадног оштећења пруге и привремена ограничења и забране у саобраћају. Ти сигнали и сигналне ознаке морају се уклонити чим престану разлози због којих су били постављени.

Врсте сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи, њихово значење, облик, боју, најмању даљину видљивости, места њихове уградње, односно постављања, начин њихове употребе и поступке железничких радника у вези са показивањем сигналних знакова прописује Дирекција.

## **3. Железничка телекомуникациона мрежа**

### **Технички услови**

#### **Члан 65.**

Железничка телекомуникациона мрежа је скуп телекомуникационих система и уређаја повезаних у технолошку целину у погледу функционисања и коришћења.

Железничке пруге морају за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h бити опремљене пружним уређајима преко којих се успоставља радио-веза између особља вучног возила и особља диспечерског центра.

Техничке услове за железничке телекомуникационе мреже прописује Дирекција.

### **Одржавање железничке телекомуникационе мреже**

#### **Члан 66.**

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

Начин и рокове одржавања железничке телекомуникационе мреже прописује Дирекција.

Мере за безбедно одвијање саобраћаја и сигурност радника који изводе радове на одржавању телекомуникационе мреже прописује управљач.

Услове које управљач и други привредни субјекти морају испуњавати за обављање делатности одржавања железничке телекомуникационе мреже прописује Дирекција.

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

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

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

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

## **X. РЕГУЛИСАЊЕ И УПРАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈЕМ**

### **Члан 67.**

Железнички саобраћај се регулише и њиме управља у складу са овим законом.

### **Пословни ред станице**

### **Члан 68.**

Техничка опремљеност службеног места, начин вршења службе железничких радника, обавезе управљача и железничког превозника, њихова међусобна сарадња у обављању саобраћаја, као и послове који претходе формирању воза, односно следе по расформирању воза и обављање других послова у циљу очувања безбедности и редовитости железничког саобраћаја на подручју службеног места утврђују се пословним редом станице који доноси управљач.

Железнички превозник дужан је да управљачу достави податке који се односе на задатке железничких радника запослених код превозника, као и на објекте, просторије и просторе на станичном подручју које користе у обављању својих задатака.

### **Састав воза**

### **Члан 69.**

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

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

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

Техничко колски преглед возила и возова у унутрашњем и међународном железничком саобраћају и критеријуме за вршење техничко колског прегледа прописује Дирекција.

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

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

## **Брзина воза**

### **Члан 70.**

На железничкој прузи воз може саобраћати брзином која одговара техничким карактеристикама железничке пруге, постројења и уређаја, возила увршћених у воз и кочној маси воза.

Брзина воза мора се прилагодити прописаним брзинама на одређеној железничкој прузи или на делу те пруге, а максимална брзина воза не може се прекорачити.

## **Подзаконска акта**

### **Члан 71.**

Техничка опремљеност железничке пруге од значаја за регулисање саобраћаја; врсте службених места и њихова улога у регулисању саобраћаја; елементи пословног реда железничке станице; послови и поступци железничких радника у регулисању железничког саобраћаја; организација саобраћаја возова; врсте возова; састав возова; опрема и пропратне исправе возова; маневрисање; обавештавање возног особља; поседање возова у зависности од техничке опремљености железничке пруге и вучног возила; брзина возова; регулисање саобраћаја у зависности од техничке опремљености железничке пруге; пријем, отпрама и кретање возова и пружних возила; поступци у случајевима сметњи и кварова сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја у отежаним ситуацијама и други услови за безбедно одвијање саобраћаја прописују се Саобраћајним правилником који доноси Дирекција.

Означавање железничких возила и означавање возова прописује Дирекција.

## **Опремање и осветљавање воза**

### **Члан 72.**

Воз мора бити опремљен апаратима са хемијским средствима за гашење пожара и прибором за прву помоћ, смештеним на лако доступним местима.

Воз за превоз путника мора бити унутра осветљен ноћу, а у тунелима у којима вожња траје дуже од три минута и дању.

## **Евиденције о возовима**

### **Члан 73.**

Железнички превозник за сваки воз води евиденције о возном особљу, саставу, кочењу и кретању воза, као и о догађајима који утичу или би могли утицати на ред вожње воза или безбедност железничког саобраћаја, а управљач води евиденцију о кретању возова на железничкој инфраструктури којом управља.

Врсту и садржину евиденција из става 1. овог члана и начин њиховог вођења прописује Дирекција.

## **Нарочите пошилке**

### **Члан 74.**

Празна или товарена возила морају, у погледу товарног профила, кодних бројева железничке пруге, највеће дозвољене масе по осовини, највеће дозвољене масе по дужном метру и других параметара, испуњавати услове за пруге на којима саобраћају прописане овим законом и законом којим се уређује железница.

Возила која не испуњавају услове из става 1. овог члана сматрају се нарочитим пошилкама и могу саобраћати на железничким пругама под посебним условима који омогућавају безбедан железнички саобраћај и имају одобрење управљача.

Посебне услове за саобраћај возила и одобрење из става 2. овог члана управљач издаје у року од 15 дана од дана подношења захтева.

Нарочите пошилке, посебне услове за превоз нарочитих пошилјака и поступак одобравања превоза нарочитих пошилјака прописује Дирекција.

## **XI. ЖЕЛЕЗНИЧКА ВОЗИЛА**

### **1. Технички услови**

#### **Члан 75.**

Возила на која се примењују национални железнички технички прописи, уређаји и опрема који се уграђују на железничка возила, а који су битни за безбедност железничког саобраћаја (уређаји за управљање, спајање, заустављање возила и за давање светлосних и звучних сигнала) морају испуњавати техничке услове прописане овим законом, српским и гранским стандардима из области железничког саобраћаја и обавезујућим прописима UIC.

Железничка возила која саобраћају на пругама опремљеним аутоматским пружним блоком, уређајем међустаничне зависности или телекомандом, као и на пругама које су делимично опремљене изолованим одсецима, морају имати масу по осовини 3,5 t или већу, а електрични отпор свих осовинских склопова, мерен од обруча до обруча празних кола, не може бити већи од 0,01  $\Omega$  за новоградњу и при обнови обручева, док после извршене периодичне оправке (без мењања обруча) не већи од 0,1  $\Omega$ . Граничне вредности се мере на осовини струјом максималног напона од 0,8 до 2 V и јачине 4-5 A, што важи и за склопове са моно-блок точковима.

Железничка возила која се користе на пругама са аутоматским пружним блоком и на пругама са пунктуалном контролом заузетости (бројачима

осовина), морају имати тачкове од електро-проводног материјала и следећих минималних димензија:

- 1) спољни пречник тачка 350 mm;
- 2) висина венца тачка 30 mm;
- 3) ширина венца тачка 20 mm.

### **Опремање железничких возила кочним уређајима**

#### **Члан 76.**

Возила морају бити опремљена уређајима за аутоматско кочење воза.

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

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

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

Сва теретна кола намењена превозу робе која захтева нарочите мере опрезности или чијим се посебним уређајима за смештај робе мора пажљиво поступати, морају бити опремљена ручном, односно притврдном кочницом.

Најмање 20 % осталих теретних кола у колском парку имаоца мора бити опремљено ручном, односно притврдном кочницом.

Врсте кочница на возилима и њихове делове, натписе и ознаке уређаја кочница, начин кочења возова и возила, састав возова с обзиром на врсту кочница, проверу исправности кочница, прорачун снаге кочница код воза и обезбеђење од самопокретања прописује Дирекција.

### **Уређаји који се уграђују на железничка возила**

#### **Члан 77.**

Уређаји који се уграђују на железничка возила морају одговарати условима из техничке документације за одобрени тип возила.

### **Уређаји и опрема вучних возила**

#### **Члан 78.**

Локомотива мора да има:

- 1) уређај за управљање;
- 2) уређај за кочење;
- 3) влачно-одбојну опрему;
- 4) уређај за контролу будности;
- 5) аутоустоп уређај, на пругама које су њиме опремљене, осим у случају:
  - (1) саобраћања воза са пруге без уграђеног аутоустоп уређаја на пругу са уграђеним аутоустоп уређајем и обратно,
  - (2) саобраћања воза по обилазној прузи,

- (3) продужења кретања воза до прве могуће замене локомотиве у случају квара аутостоп уређаја за време вожње,
- (4) допреме локомотиве до депоа, односно радионице за одржавање и сл;
- 6) региструјући брзиномер (тахограф);
- 7) уређај за осветљавање и давање светлосних сигнала;
- 8) уређај за давање звучних сигнала;
- 9) уређај за радио везу са диспечерским центром када саобраћа на пругама опремљеним радио-диспечерском возом;
- 10) уређај за брисање чеоног стакла;
- 11) спољашња огледала-ретровизоре или бочни покретни прозор ради уочавања краја воза;
- 12) апарате за почетно гашење пожара;
- 13) прибор за прву помоћ.

Моторни воз и моторна кола морају да имају, поред уређаја и опреме из става 1. овог члана, и:

- 1) уређај за електрично осветљење простора за путнике;
- 2) санитарно-хигијенске уређаје;
- 3) уређаје за прелажење из кола у кола (изузев моторних кола);
- 4) уређај за грејање простора за путнике.

Вучно возило за посебне намене не мора да има уређаје и опрему из става 1. тач. 5) и 9) овог члана.

Вучно возило које се користити за извлачење или доставу вучених возила на или са индустријског колосека укључујући и кретање на подручју железничког службеног места у коме се прикључује индустријски колосек не мора да буде опремљено уређајима и опремом из става 1. тач. 4), 5) и 9) овог члана.

Ако се возило из става 4. овог члана не може кретати брзином већом од 20 km/h, не мора бити опремљено ни уређајем из става 1. тачка 6) овог члана.

Вучно возило које се користи само на индустријском колосеку не мора да буде опремљено уређајима и опремом из става 1. тач. 4), 5), 6) и 9) овог члана.

Парна локомотива не мора да има уређаје из става 1. тач. 4) 5), 9) и 10) овог члана.

### **Уређаји и опрема путничких кола**

#### **Члан 79.**

Путничка кола морају да имају:

- 1) уређаје за осветљење;
- 2) уређаје за грејање;
- 3) санитарно-хигијенске уређаје;
- 4) уређаје за прелажење из кола у кола;

5) апарате за почетно гашење пожара.

## **2. Одржавање возила**

### **Лице задужено за одржавање**

#### **Члан 80.**

Ималац возила је дужан да за свако возило које користи одреди лице задужено за његово одржавање.

Лице задужено за одржавање може да буде и железнички превозник, управљач или ималац возила.

Лице задужено за одржавање региструје се у Националном регистру железничких возила.

Возило се не може користити ако није одређено лице за његово одржавање.

Поред одговорности железничког превозника и управљача за безбедно саобраћање возова, лице задужено за одржавање, помоћу система за одржавање, одговорно је да се возила, за чије је одржавање задужено, налазе у стању које омогућава њихово безбедно кретање.

Лице задужено за одржавање обезбеђује да се возила одржавају у складу са овим законом, досијеом о одржавању возила и одредбама ЈТП/ТСИ.

Досије о одржавању сваког возила саставља и води лице задужено за одржавање.

Лице задужено за одржавање врши одржавање само или за вршење одржавања закључује уговоре са сертификованим радионицама за одржавање.

### **Сертификација лица задуженог за одржавање теретних кола**

#### **Члан 81.**

Лице задужено за одржавање теретних кола мора бити сертификовано у складу са прописом који доноси ОТИФ.

Дирекција издаје сертификат лицу задуженом за одржавање теретних кола, у форми решења.

Уз решење из става 2. овог члана издаје се сертификат на обрасцу који је прописао ОТИФ.

Решење о одбијању издавања сертификата лица задужених за одржавање теретних кола коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 2. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

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

Сертификати из става 2. овог члана издати у државама уговорницама ОТИФ и државама Европске уније важе у Републици Србији.

## **Одржавање возила**

### **Члан 82.**

Возила се морају одржавати у стању које осигурава безбедан железнички саобраћај.

Начин и рокове одржавања возила и њихових делова значајних за безбедно одвијање железничког саобраћаја (кочни уређаји и њихови делови, осовински склоп, вучна и одбојна опрема, обртна постоља, постоље возила, елементи вешања и огибљења, уређаји за осветљавање, сирене, уређаји за контролу будности, локомотивски део радио-диспечерског уређаја, аутостоп уређаји, региструјући уређај, посуде под притиском, уређај за аутоматско затварање врата моторних возова и путничких кола, високонапонски електро уређаји и заштитно уземљење), елементе досијеа о одржавању и управљање досијеом о одржавању прописује Дирекција.

## **Радионице за одржавање**

### **Члан 83.**

Услове које морају испуњавати радионице за одржавање возила прописује Дирекција.

Сертификат о испуњености услова из става 1. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за радионице за одржавање возила коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 2. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

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

Радионице за одржавање теретних кола које су сертифициране у складу са прописом из члана 81. став 1. овог закона, не морају поседовати и сертификат из става 2. овог члана.

## **XII. УСЛОВИ КОЈЕ МОРАЈУ ИСПУЊАВАТИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ РАДНИЦИ**

### **1. Општи услови**

#### **Члан 84.**

Железнички радници морају бити стручно образовани, стручно оспособљени за послове које обављају и испуњавати посебне здравствене и друге услове у складу са одредбама овог закона.

## **2. Услови које у стручном погледу морају испуњавати железнички радници**

### **Стручно оспособљавање и усавршавање**

#### **Члан 85.**

Железнички радници морају бити стручно оспособљени за послове које обављају у железничком саобраћају и морају се стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати.

Стручно оспособљавање је теоретско и практично и мора да буде у складу са безбедносним захтевима утврђеним у ЈТП/ТСИ и националним прописима о безбедности.

Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног овлашћења машиновођа из члана 93. овог закона, водећи рачуна о томе да стручно оспособљавање и усавршавање из чл. 86. и 87. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ЈТП/ТСИ или националним прописима о безбедности.

### **Теоретско стручно оспособљавање**

#### **Члан 86.**

Теоретско стручно оспособљавање и проверу теоретске оспособљености изводе центри стручног оспособљавања.

О успешно обављеном теоретском стручном оспособљавању и провери теоретске оспособљености, центар стручног оспособљавања издаје потврду.

Центри стручног оспособљавања могу бити привредна друштва, друга правна лица и предузетници који имају:

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

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

Центру стручног оспособљавања који испуни услове из става 4. овог члана Дирекција издаје сертификат, у форми решења.

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

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

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

## **Практично стручно оспособљавање**

### **Члан 87.**

Практично оспособљавање, практично усавршавање и проверу практичне оспособљености железничког радника изводи послодавац.

О успешно обављеном практичном оспособљавању и провери практичне оспособљености железничког радника, послодавац издаје уверење.

## **Провера стручне оспособљености**

### **Члан 88.**

Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила и уређаја.

Ванредна провера стручне оспособљености железничких радника обавља се:

- 1) после сваке одсутности железничког радника са посла која је трајала више од шест месеци;
- 2) ако би железнички радник због непознавања прописа могао угрожити безбедност саобраћаја;
- 3) ако железнички радник не испуњава прописане обавезе у погледу стручног усавршавања, због доношења нових прописа или измене важећих прописа;
- 4) ако железнички радник у свом раду крши прописе, што за последицу може имати настанак несреће, инцидента, односно угрожавање безбедности саобраћаја;
- 5) ако се уводе нови типови уређаја или возила.

Послодавац не може дозволити обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена.

## **Подзаконски акт**

### **Члан 89.**

Потребан ниво стручног образовања, програме стручног оспособљавања, начин обављања стручног испита, начин стручног усавршавања, као и начин провере стручне оспособљености железничких радника, прописује Дирекција.

## **3. Услови за стицање права на управљање вучним возилом**

### **Члан 90.**

Право на управљање вучним возилом може да стекне лице које испуњава следеће услове:

- 1) да је психички и физички способно да управља вучним возилом;
- 2) да је навршило 18 година живота;
- 3) да има прописано стручно образовање;

- 4) да се практично стручно оспособљавало под надзором лица које је стручно оспособљено за управљање одређеном врстом вучног возила;
- 5) да је положило стручни испит за управљање вучним возилом;
- 6) да поседује дозволу за управљање вучним возилом и једно или више додатних овлашћења;
- 7) да му одлуком надлежног органа није забрањено да управља вучним возилом.

Изузетно од одредбе става 1. тачка 2) овог члана, право на управљање вучним возилом брзог воза, воза вишег ранга за превоз путника и теретног воза у међународном саобраћају може да стекне лице које је навршило 21 годину живота.

### **Дозвола за управљање вучним возилом**

#### **Члан 91.**

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

Поступак издавања дозволе, образац дозволе, образац захтева за издавање дозволе и потребну документацију која се прилаже уз захтев прописује Дирекција.

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

За издавање, обнављање, ажурирање и издавање дупликата дозволе плаћа се такса.

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

Дирекција издаје дозволу најкасније у року од 30 дана по пријему уредног захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана.

Дозвола се издаје са роком важења од десет година и власништво је носиоца.

По истеку рока из става 7. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, дозвола се обнавља на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да управља вучним возилом, што се евидентира у регистру прописаним чланом 95. став 1. овог закона.

У случају промене било ког податка који је садржан у дозволи, носилац дозволе без одлагања подноси захтев Дирекцији за ажурирање дозволе.

У случају губитка или оштећења дозволе, Дирекција издаје дупликат.

Дозвола се издаје у једном оригиналу. Свако умножавање дозволе, осим од стране Дирекције када се тражи дупликат, забрањено је.

Дозвола важи на железничкој мрежи Републике Србије.

Дозволе издате од стране надлежних органа других држава чланица важе у Републици Србији на основу реципроцитета.

Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом, мора да има код себе дозволу и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.

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

### **Суспензија и одузимање дозволе**

#### **Члан 92.**

Да би дозвола остала важећа, носилац дозволе дужан је да се подвргава провери испуњености здравствених услова на начин прописан овим законом. Извештај са здравственог прегледа, послодавац без одлагања доставља Дирекцији.

Дозвола се суспендује ако њен носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове.

Дозвола се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије дозволе.

Дозвола се одузима ако се на поновљеној редовној или ванредној провери стручне оспособљености не покаже потребно знање, о чему је послодавац дужан да без одлагања обавести Дирекцију.

Дирекција обавештава носиоца дозволе и његовог послодавца о суспензији или одузимању дозволе.

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

### **Додатно овлашћење**

#### **Члан 93.**

Додатно овлашћење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице) лицу које:

- 1) је положило стручни испит за управљање одређеном врстом вучних возила;
- 2) је положило стручни испит у вези познавања железничке инфраструктуре за коју се овлашћење тражи;
- 3) познаје језик, у случају обављања послова на железничкој инфраструктури друге државе, који управљач те државе назначи;
- 4) има дозволу.

Додатним овлашћењем лице из става 1. овог члана се овлашћује да на одређеним инфраструктурама управља одређеним типом вучних возила у једној или више следећих категорија:

- 1) категорија А - маневарске локомотиве, вучна возила радних возова, вучна возила за посебне намене и све друге врсте вучних возила када се користе за маневрисање;
- 2) категорија Б - вучна возила возова за превоз путника и/или робе.

Лице из става 1. овог члана не мора имати додатно овлашћење за одређени део железничке инфраструктуре у следећим случајевима:

- 1) када сметње у одвијању железничког саобраћаја или извођење радова на одржавању железничке пруге захтевају скретање возова;
- 2) појединачном саобраћању музејских возова;
- 3) потребе за неодложним превозом робе;
- 4) потребе испоруке или презентацији новог воза или вучног возила;
- 5) стручног оспособљавања или полагања стручног испита за управљање вучним возилом.

У случајевима из става 3. овог члана у управљачници вучног возила мора се налазити машиновођа који има додатно овлашћење за одређени део железничке инфраструктуре, о чему се унапред обавештава управљач.

Послодавац утврђује, у оквиру свог система за управљање безбедношћу, поступак за издавање и ажурирање додатног овлашћења, као и право на подношење жалбе на одлуку у вези са издавањем, ажурирањем, суспензијом или одузимањем додатног овлашћења.

Жалба на одлуку послодавца којом се одбија захтев за издавање или ажурирање додатног овлашћења или којом се суспендује или одузима додатно овлашћење подноси се Дирекцији, у року од 30 дана од дана пријема одлуке.

Уколико послодавац не донесе одлуку по захтеву за издавање или ажурирање додатног овлашћења у року од 30 дана од дана пријема захтева са потребном документацијом, сматра се да је захтев одбијен, у ком случају се жалба Дирекцији може поднети у наредном року од 30 дана.

Решење Дирекције којим се одлучује о жалбама из ст. 6 и 7. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Оригинал додатног овлашћења припада послодавцу, који је дужан да на захтев носиоца додатног овлашћења изда оверену копију.

Изглед и садржину обрасца додатног овлашћења и оверене копије додатног овлашћења прописује Дирекција.

Послодавац без одлагања ажурира додатно овлашћење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру.

Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно овлашћење и дужно је да га покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.

Додатно овлашћење издато у другој држави важи у Републици Србији на основу реципроцитета.

### **Суспензија и одузимање додатног овлашћења**

#### **Члан 94.**

Да би додатно овлашћење остало важеће, носилац додатног овлашћења је дужан да:

- 1) учествује на редовним и ванредним усавршавањима, као и редовним и ванредним проверама стручне оспособљености;
- 2) обавља провере познавања језика, у случајевима када обавља посао на железничкој инфраструктури друге државе.

Додатно овлашћење се суспендује ако носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.

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

Издавалац додатног овлашћења без одлагања обавештава Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним овлашћењима.

Ако Дирекција, у оквиру надзора из члана 85. став 3. овог закона, утврди да носилац додатног овлашћења не испуњава прописане услове, наложиће послодавцу да изврши додатну проверу стручне оспособљености носиоца додатног овлашћења или да суспендује додатно овлашћење. Послодавац је обавезан да предузме наложене мере и да о томе обавести Дирекцију у року од четири недеље од дана налагања мера.

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

## **Регистри и размена информација**

### **Члан 95.**

Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене. Регистар садржи податке из дозвола и податке о периодичним здравственим прегледима.

Дирекција, на захтев послодавца и надлежних органа других држава, у случајевима када машиновођа обавља посао на инфраструктури других држава, доставља информације о статусу дозвола.

Послодавац је дужан да:

- 1) води и ажурира регистар додатних овлашћења која су издата, ажурирана, суспендована, одузета или пријављена као изгубљена, украдена или уништена, који садржи податке из додатних овлашћења, као и податке о периодичним проверама здравствене способности и стручне оспособљености;
- 2) Дирекцији и другим надлежним државним органима достави тражене податке;
- 3) доставља информације о подацима из додатних овлашћења на захтев надлежних органа других држава када пружа услуге у међународном саобраћају;
- 4) проверава да ли су дозволе његових машиновођа важеће.

Машиновођа има право приступа својим подацима из регистара Дирекције и послодавца, као и право да му се, на захтев, доставе ти подаци.

## **Престанак радног односа**

### **Члан 96.**

Послодавац је дужан да о престанку радног односа машиновође без одлагања обавести Дирекцију.

После престанка радног односа дозвола остаје важећа, уколико машиновођа испуњава услове из члана 92. став 1. овог закона.

Додатно овлашћење престаје да важи када машиновођи престане радни однос код послодавца.

У случају престанка радног односа послодавац дужан је да машиновођи изда оверену копију додатног овлашћења и врати све документе о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима.

Приликом заснивања новог радног односа, послодавац узима у обзир документа из става 4. овог члана.

## **4. Услови за стицање права на регулисање железничког саобраћаја**

### **Члан 97.**

Право на регулисање железничког саобраћаја може да стекне лице које испуњава следеће услове:

- 1) да је психички и физички способно да регулише железнички саобраћај;
- 2) да је навршило 18 година живота;
- 3) да има прописано стручно образовање;
- 4) да се практично стручно оспособљавало под надзором лица које је стручно оспособљено за регулисање железничког саобраћаја;
- 5) да је положило прописан стручни испит за регулисање железничког саобраћаја;
- 6) да поседује прописану дозволу за регулисање железничког саобраћаја;
- 7) да му одлуком надлежног органа није забрањено да регулише железнички саобраћај.

## **Издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја**

### **Члан 98.**

Дозволу за регулисање железничког саобраћаја издаје управљач, ако лице које је поднело захтев испуњава услове из члана 97. овог закона.

Дозвола за регулисање железничког саобраћаја издаје се лицима старости до 45 година са роком важења од пет година, а лицима старијим од 45 година са роком важења од две године.

По истеку рока из става 2. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, рок важења дозволе продужиће се на основу уверења о здравственој способности којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да регулише железнички саобраћај.

Лице из става 1. овог члана у току обављања послова регулисања железничког саобраћаја, мора да има код себе дозволу за регулисање железничког саобраћаја и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код управљача, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.

Дозвола за регулисање железничког саобраћаја издаје се на образцу чији изглед и садржину прописује Дирекција.

Управљач води евиденцију о издатим дозволама за регулисање железничког саобраћаја.

## **5. Услови које у здравственом погледу морају испуњавати железнички радници**

### **Члан 99.**

Железнички радник мора испуњавати посебне здравствене услове прописане овим законом и бити психички и физички способан за обављање својих послова и задатака.

Здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања прописује министар надлежан за послове здравља уз сагласност Министра.

### **Врсте здравствених прегледа**

#### **Члан 100.**

Лице које се стручно оспособљава за вршење одређених послова железничког радника дужно је да се, пре заснивања радног односа, подвргне здравственом прегледу.

Железнички радник дужан је да се, пре распоређивања на друге послове и задатке, односно пре упућивања на школовање или стручно оспособљавање, подвргне здравственом прегледу.

Психичка и физичка способност железничког радника мора се редовно и ванредно проверавати, на редовном или ванредном здравственом прегледу.

На здравственом прегледу утврђује се да ли је лице из става 1. овог члана, односно железнички радник из става 2. овог члана, психички и физички способан за обављање послова одређене врсте занимања, а на редовном или ванредном здравственом прегледу - да ли је железнички радник из става 3. овог члана психички и физички способан за обављање послова и задатака.

### **Редовни здравствени преглед**

#### **Члан 101.**

На редовни здравствени преглед упућује се железнички радник у прописаним роковима, који зависе од врсте послова које тај радник обавља.

Железнички превозник и управљач дужни су да железничког радника упуте на редовни здравствени преглед пре истека рока прописаног за обављање тог прегледа.

## **Ванредни здравствени преглед**

### **Члан 102.**

На ванредни здравствени преглед упућује се железнички радник за кога се основано посумња да из здравствених разлога више није способан да обавља своје послове и задатке и после сваке несреће, теже повреде, тешке и дуготрајне болести и у другим прописаним случајевима.

Упућивање радника из става 1. овог члана на ванредни здравствени преглед врши се на захтев непосредно претпостављеног, овлашћеног лица за вршење унутрашњег надзора, лекара, републичког инспектора за железнички саобраћај, јавног тужиоца, истражног судије, суда, судије за прекршаје или на лични захтев железничког радника.

## **Здравствене установе**

### **Члан 103.**

Здравствене прегледе лица која се стручно оспособљавају за обављање послова железничког радника и редовне и ванредне здравствене прегледе железничких радника и здравствену евиденцију о тим лицима, односно о психичкој и физичкој способности тих лица врше, односно воде здравствене установе које су оспособљене и опремљене, односно које испуњавају опште услове за обављање тих прегледа и вођење евиденције прописане законом којим се уређује здравствена заштита, као и посебне услове које прописује Министар, уз сагласност министра надлежног за послове здравља.

Списак здравствених усанова из става 1. овог члана објављује Дирекција на својој интернет страници.

## **Неспособност за вршење послова железничког радника**

### **Члан 104.**

Железнички радник који не испуњава прописане здравствене услове сматра се психички и физички неспособним за вршење одређених послова док та неспособност траје.

Железнички превозник и управљач дужни су да забране железничком раднику обављање послова ако се на здравственом прегледу утврди да не испуњава прописане здравствене услове за те послове или ако се није подвргао здравственом прегледу на који је упућен.

## **Забрана обављања послова железничког радника**

### **Члан 105.**

Железнички превозник и управљач дужни су да забране железничком раднику обављање послова ако је у толикој мери уморан или болестан, или је у таквом психичком стању да је неспособан да врши послове.

Железнички радник који у току вршења послова оцени да не може да безбедно врши послове због умора, болести или из било којих других разлога, дужан је да о томе обавести непосредно претпостављеног и да прекине да врши посао.

Железнички радник за време обављања послова не може узимати алкохолна пића, психоактивне контролисане супстанце, нити започети

обављање послова ако у организму има алкохола или ако је под дејством психоактивних контролисаних супстанци.

Поступак за проверавање психичке и физичке способности радника из ст. 1, 2. и 3. овог члана, пре започињања обављања послова и у току обављања послова, прописује министар надлежан за послове здравља уз сагласност Министра.

Железнички превозник и управљач дужни су да на начин из става 4. овог члана организују проверу психичке и физичке способности железничких радника пре започињања обављања послова и у току обављања послова, да утврде обим и учесталост провере те способности, који радници подлежу тој провери и у којим се унутрашњим јединицама врши та провера.

Железнички радник за кога се анализом крви, или крви и урина, или другом стручном методом мерења количине алкохола у организму, утврди да има алкохола у крви, или да показује знаке алкохолне поремећености, сматраће се да је под дејством алкохола и да није способан за обављање послова.

Послодавац без одлагања обавештава Дирекцију о свим случајевима неспособности машиновође за рад у трајању од више од три месеца.

### **Испитивање алкохолисаности**

#### **Члан 106.**

Овлашћено лице за вршење унутрашњег надзора и републички инспектор за железнички саобраћај могу железничког радника подвргнути испитивању алкохолисаности помоћу одговарајућих средстава и апарата или упутити на здравствени преглед ради провере да ли има алкохола у организму или да ли показује знаке алкохолне поремећености или да ли се налази под дејством психоактивних контролисаних супстанци.

Железнички радник дужан је да се подвргне испитивању, односно здравственом прегледу из става 1. овог члана на који је упућен.

### **6. Радно време и одмори станичног и возног особља**

#### **Члан 107.**

Радно време и одмори станичног и возног особља утврђују се у складу са организацијом железничког саобраћаја, извршавањем реда вожње и условима који утичу на психофизичку способност станичног и возног особља да безбедно обављају послове.

### **Трајање смене станичног особља**

#### **Члан 108.**

Смена станичног особља износи највише 12 часова.

Изузетно од става 1. овог члана, смена станичног особља може трајати још највише четири часа у случају:

- 1) више силе;
- 2) несреће или инцидента;
- 3) недоласка особља које је по распореду радног времена требало да смени особље које обавља посао.

## **Дневни одмор станичног особља**

### **Члан 109.**

Дневни одмор станичног особља између две узастопне смене износи двоструки број часова остварених у претходној смени, а најмање 12 часова.

## **Смена возног особља**

### **Члан 110.**

Смена возног особља састоји се из:

- 1) времена припреме;
- 2) времена управљања вучним возилом;
- 3) времена прегледа или контроле возних исправа путника и времена обављања осталих послова у возу;
- 4) времена распреме;
- 5) времена очекивања посла.

## **Делови смене возног особља**

### **Члан 111.**

Време припреме је радно време током ког возно особље проверава снабдевеност и исправност железничког возила које поседа, рачунајући од момента јављања на рад.

Време управљања вучним возилом је радно време које машиновођа, односно возач моторног пружног возила проведе у управљачници, односно управљачком месту вучног возила током вожње воза, рачунајући и време бављења у полазној железничкој станици, успутним железничким станицама, другим службеним местима и у упутној железничкој станици.

Време прегледа или контроле возних исправа путника и време обављања осталих послова у возу је радно време које возно особље проведе у моторном возу или вученом возилу током вожње воза, рачунајући и време бављења у полазној железничкој станици, успутним железничким станицама, другим службеним местима и у упутној железничкој станици.

Време распреме је радно време током кога возно особље распрема до тада поседнуто железничко возило и завршава рад у тој смени.

Време очекивања посла је радно време током кога возно особље одлазећег воза очекује у железничкој станици долазећи воз ради смене возног особља у возу, рачунајући од момента јављања на рад.

## **Трајање смене возног особља**

### **Члан 112.**

Смена возног особља износи највише 12 часова, у зависности од врсте воза кога поседа то особље.

Поједина времена, која су саставни делови смене возног особља, износе:

- 1) време припреме - највише један час;

- 2) време управљања вучним возилом:
  - (1) највише осам часова за управљање локомотивом путничког воза, односно управљање моторним возом,
  - (2) највише десет часова за управљање моторним возом у градском и приградском саобраћају,
  - (3) највише десет часова за управљање локомотивом теретног воза;
- 3) време прегледа или контроле возних исправа путника и време обављања осталих послова у возу - највише десет часова;
- 4) време распреме - највише један час;
- 5) време очекивања посла - највише један час.

### **Наставак смене**

#### **Члан 113.**

Изузетно од члана 112. овог закона, смена возног особља може трајати још највише четири часа у случају:

- 1) више силе;
- 2) несреће или инцидента на прузи;
- 3) саобраћања помоћног воза;
- 4) недоласка возног особља које је по распореду радног времена требало да смени возно особље које обавља рад.

### **Дневни одмор возног особља**

#### **Члан 114.**

Дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи, по правилу, двоструки број часова остварених на раду у претходној смени, а најмање 12 часова.

Дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање шест часова.

Ако се рад возног особља од поласка из домицилне јединице до повратка у исту јединицу може обавити у току једне смене, одмор возног особља у обртној јединици није обавезан.

Железнички превозник дужан је да у обртним јединицама обезбеди просторије за одмор возног особља.

### **Забрана обављања послова станичног и возног особља**

#### **Члан 115.**

Станично и возно особље не може започети обављање послова нити наставити обављање послова супротно одредбама чл. 107-114. овог закона.

Овлашћено лице за вршење унутрашњег надзора не може дозволити станичном или возном особљу да обавља послове супротно чл. 107-114. овог закона.

#### **Члан 116.**

Управљач и железнички превозник доносе акт којим се уређују радно време и одмори станичног и возног особља из чл. 107-114. овог закона и којим се одређују железнички радници одговорни за надзор и контролу спровођења обавеза из чл. 107-114. овог закона.

### **7. Унутрашњи надзор**

#### **Организација унутрашњег надзора**

#### **Члан 117.**

Управљач и железнички превозници организују унутрашњи надзор и брину за безбедност железничког саобраћаја у складу са одредбама овог закона и одредбама аката које доносе, а којима се уређује организација унутрашњег надзора и овлашћују лица за његово спровођење.

### **8. Службене ознаке и службено одело**

#### **Члан 118.**

Железнички радници који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја дужни су да носе службено одело и службене ознаке.

Службене ознаке су:

- 1) црвена капа - за отправника возова;
- 2) капа са црвеним ободом - за овлашћеног станичног радника;
- 3) црвена трака на десној руци - за руковаоца маневре.

Облик и боју службеног одела и знак на службеном оделу, који ужива заштиту у складу са законом којим се уређују жигови, прописују за своје раднике железнички превозници и управљач.

## **XIII. ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА И ИНЦИДЕНАТА**

### **Тело за истраге**

#### **Члан 119.**

Тело за истраге спроводи истрагу после озбиљних несрећа на железничком систему са циљем могућег унапређивања безбедности на железници и превенције несрећа.

Осим озбиљних несрећа, тело за истраге може да истражује и остале несреће и инциденте, који би под нешто другачијим условима могли да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то технички отказ структурних подсистема или чинилаца интероперабилности.

Тело за истраге има дискреционо право да одлучује да ли ће отворити истрагу осталих несрећа и инцидентата. У својој одлуци, оно узима у обзир:

- 1) озбиљност несрећа и инцидентата;
- 2) да ли су остале несреће и инциденти део низа несрећа, односно инцидентата од значаја за систем у целини;
- 3) утицај на безбедност на железници;

- 4) захтеве управљача, железничког превозника, Дирекције или надлежних органа других држава.

Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује тело за истраге.

Циљ истраге није утврђивање кривице или одговорности учесника у несрећама и инцидентима.

Тело за истраге мора имати бар једног истражитеља, који је оспособљен да, у случају несреће и инцидента, обавља функцију главног истражитеља.

Тело за истраге је у погледу организације, правне структуре и одлучивања, независно од било ког управљача, железничког превозника, тела надлежног за наплату, тела надлежног за доделу траса и пријављеног тела, као и од било које стране чији би интереси могли бити у сукобу са пословима повереним телу надлежном за истрагу. Оно је, осим тога, функционално независно од Дирекције.

Тело за истраге обавља своје послове независно од субјеката из става 7. овог члана и мора да има довољне ресурсе за то. Његовим истражитељима даје се статус који им обезбеђује потребне гаранције независности.

### **Овлашћења тела за истраге**

#### **Члан 120.**

Надлежни органи, железнички превозници, управљач и друга укључена лица, морају омогућити телу за истраге да ефикасно и независно обави своје задатке. Тело за истраге обавља послове самостално или, када је то потребно, у сарадњи са државним органом надлежним за спровођење истраге у кривичном поступку и има право на:

- 1) слободан приступ месту несреће или инцидента, до умешаних возила, инфраструктурних објеката, као и до објеката и уређаја за управљање саобраћајем и сигнализацијом;
- 2) попис доказа до којих је могуће доћи у тренутку спровођења истраге на месту несреће или инцидента и надзор над уклањањем олупина, инфраструктурних објеката и постројења или њихових саставних делова ради прегледа и анализе;
- 3) приступ и употребу снимака уређаја за снимање вербалних извештаја на возу и евидентирање рада система сигнализације и контроле саобраћаја;
- 4) приступ резултатима обдукције тела жртава;
- 5) приступ резултатима истраге возног особља и других лица умешаних у несрећу или инцидент;
- 6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;
- 7) приступ свим одговарајућим информацијама или евиденцијама управљача, умешаних железничких превозника и Дирекције.

Истрага се обавља независно од судске истраге и не може износити претпоставке о кривици, односно одговорности за несрећу или инцидент.

Истражитељи тела за истраге имају службену легитимацију коју прописује Министар.

## **Истражни поступак**

### **Члан 121.**

Ако се несрећа или инцидент догоди на граничним објектима између Републике Србије и друге државе, или у њиховој близини, тела за истраге тих држава могу се договорити да истрагу изврши један од њих, или да истрагу изврше заједно. У случају договора да истрагу врши тело за истраге једне државе, телу за истраге друге државе се омогућава учешће у истрази и неометана заједничка употреба резултата.

Тело за истраге из друге државе се позива да учествује у истрази, ако је у догађају учествовао железнички превозник са седиштем у тој држави и које је добило лиценцу у тој држави.

Тело за истраге обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или инцидента, тело за истраге може обезбедити и спољне стручњаке, који имају оперативно и стручно знање и искуство за помоћ при истрази.

Истрага се спроводи на начин који обезбеђује да сви учесници у несрећи или инциденту, имају могућност саслушања, односно давања изјава о догађају, као и да им се омогући заједничко коришћење резултата истраге.

Управљачи, железнички превозници, Дирекција, настрадала лица и њихови рођаци, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за интервенисање при несрећи или инциденту, представници особља и корисника морају бити редовно обавештавани о истрази и њеном току. Уколико је то могуће, свима наведенима се омогућава да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на нацрт извештаја тела за истраге.

Тело за истраге и други надлежни органи морају окончати истрагу на месту несреће или инцидента у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај.

## **Извештаји тела за истраге**

### **Члан 122.**

О истрази несреће или инцидента, тело за истраге сачињава извештај у облику и структури према врсти и озбиљности несреће или инцидента, као и значају утврђеном у истрази. У извештају наводи циљеве истраге и по потреби безбедносне препоруке.

Тело за истраге објављује коначан извештај у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од несреће или инцидента.

Садржину извештаја тела за истраге прописује Министар.

Тело за истраге доставља извештај заједно са безбедносним препорукама свим субјектима из члана 121. ст. 3. и 4. овог закона, Министарству, као и заинтересованим телима и лицима из других држава.

Тело за истраге сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај за протеклу годину о истрагама обављеним у протеклој години, о датим безбедносним препорукама и мерама које су биле предузете у складу са раније датим препорукама.

## **Информације које је потребно послати Министарству и Европској железничкој агенцији**

### **Члан 123.**

Тело за истраге мора у року од недељу дана од дана доношења одлуке о почетку истраге обавестити Министарство и Европску железничку агенцију о почетку истраге. У обавештењу се наводи датум, време, место и врста несреће или инцидента и његове последице у погледу смртних исхода, повреда и материјалне штете.

Тело за истраге доставља Министарству извод коначног извештаја о истрази несреће или инцидента из члана 122. став 2. овог закона и годишњи извештај из члана 122. став 5. овог закона.

Тело за истраге доставља извештаје из става 2. овог члана и Европској железничкој агенцији.

## **Безбедносне препоруке**

### **Члан 124.**

Безбедносна препорука коју изда тело за истрагу не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за несрећу или инцидент.

Препоруке се упућују Дирекцији и, у случају када је то потребно услед карактера препоруке, другим телима и органима у Републици Србији.

Органи и тела из става 2. овог члана предузимају потребне мере у циљу да се безбедносне препоруке тела за истрагу узимају у обзир и, у зависности од случаја, поступају по њима.

Органи и тела из става 2. овог члана којима су упућене безбедносне препоруке, најмање једном годишње подносе извештај телу за истрагу о мерама које су предузете или планиране да се предузму на основу препорука.

## **Обавезе управљача и железничких превозника при истрази несрећа и инцидента**

### **Члан 125.**

Поред тела за истраге, управљач и железнички превозник морају да изврше задатке на истраживању узрока и последица несрећа и инцидента у железничком саобраћају, као и околности у којима су настали, нарочито оних које тело за истраге није истражило.

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

Кад су узроци или последице несрећа или инцидента искључиво на страни управљача или железничког превозника, истрагу обављају управљач или железнички превозник сами. Ако се узроци или последице односе на управљача и на железничког превозника, истрагу обављају заједно, ангажовањем заједничке сталне стручне комисије. Уколико процедура заједничког истраживања не започне у року од два часа од настанка несреће или инцидента, управљач сам приступа истраживању узрока и последица несреће или инцидента и изради извештаја.

Управљач и железнички превозници морају без одлагања обавестити тело за истраге и републичког инспектора за железнички саобраћај о несрећи и инциденту у железничком саобраћају.

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

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

### **Спасавање људи**

#### **Члан 126.**

Управљач и железнички превозник дужни су да спасавају лица и помажу повређеним при несрећама.

Уколико има погинулих и повређених у несрећи, железнички радник, односно лице које се затекло на месту несреће, дужно је да без одлагања по сазнању о томе обавести најближу здравствену установу, полицију, управљача и железничког превозника чија возила су учествовала у несрећи и да сарађује у спасавању повређених без одлагања по успостављању услова сопствене безбедности током спасавања.

Начин оспособљавања железничких радника за пружање прве помоћи повређеним лицима у несрећама насталим у железничком саобраћају, прописује министар надлежан за послове здравља уз сагласност Министра.

### **Оснивање тела за истрагу**

#### **Члан 127.**

Оснивање тела за истрагу уредиће се посебним законом.

## **XIV. УКРШТАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА И ПУТЕВА**

#### **Члан 128.**

Прелазак друмских возила преко железничке пруге дозвољен је на укрштају пруге и пута (у даљем тексту: путни прелаз).

Прелазак пешака и бициклиста преко железничке пруге дозвољен је на путним прелазима и на укрштају пруге и пешачке, односно бициклистичке стазе.

Саобраћај на путним прелазима обезбеђен је саобраћајним знацима за учеснике у друмском саобраћају.

На железничкој прузи, испред путног прелаза, морају бити постављени прописани сигнални знакови за обавештење возног особља о приближавању воза путном прелазу.

Воз има право првенства у односу на учеснике у друмском саобраћају.

## **Услови за укрштање железничке пруге и пута, пешачке или бицикличестичке стазе**

### **Члан 129.**

Услови за укрштање железничке пруге и пута, у погледу места на којем се може извести укрштање и мере за безбедно одвијање саобраћаја на путним прелазима зависе од густине саобраћаја, прегледности железничке пруге, брзине вожње на прузи и путу и од месних услова.

Укрштање железничке пруге и пута које је између улазних, односно излазних скретница од којих почињу станични колосеци не може бити у истом нивоу.

За прелазак преко путног прелаза возила које обавља ванредни превоз потребна је сагласност управљача.

Контактни проводник изнад путног прелаза у нивоу мора бити постављен на висину од најмање 5,5 m, рачунајући од горње ивице шине, с тим што се са обе стране путног прелаза морају поставити заштитне капије за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину - на растојању од најмање 8 m од најближе шине мерено по оси пута и на висини од најмање 4,5 m изнад коловоза пута.

На прописаној удаљености од заштитних капија с једне и друге стране путног прелаза морају се поставити одговарајући знаци забране саобраћаја за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину, са назнаком висине заштитне капије ради безбедног одвијања друмског саобраћаја преко путног прелаза.

Изузетно од одредбе става 4. овог члана, заштитне капије за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину могу бити постављене на висини мањој од 4,5 m, али не мањој од 4,2 m изнад коловоза пута, што посебним актом одређује управљач. Заштитне капије из става 4. овог члана поставља и одржава управљач.

На подвожњацима чија је доња ивица конструкције изнад коловоза пута постављена на висину мању од највеће дозвољене висине друмског возила, заједно са теретом на њему, морају се поставити заштитне капије и одговарајући знаци забране саобраћаја за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину. Заштитне капије и одговарајуће знаке забране саобраћаја за друмска возила из става 7. овог члана дужна су да постављају и да их одржавају привредни субјекти који се старају о јавним путевима и који их одржавају.

Начин укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличестичке стазе, место на којем се може извести укрштање и мере за осигурање безбедног саобраћаја прописује Министар.

### **Одржавање путних прелаза**

### **Члан 130.**

Управљач, као и привредни субјекти који обављају делатност одржавања путева дужни су да на путном прелазу спроведу прописане мере за безбедан саобраћај и да путне прелазе одржавају у стању којим се обезбеђује безбедно одвијање саобраћаја.

Путни прелаз сматра се саставним делом железничке инфраструктуре са обе стране колосека у ширини 3m рачунајући од осе колосека.

Трошкови одржавања дела путног прелаза из става 2. овог члана, као и трошкови осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, падају на терет управљача. Трошкови одржавања осталих делова пута са обе стране путног прелаза падају на терет управљача путева.

## **XV. УНУТРАШЊИ РЕД У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ**

### **Члан 131.**

На местима која су предвиђена за приступ и кретање на железничком подручју и у возовима, сва лица дужна су да се придржавају прописаног унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Унутрашњи ред у железничком саобраћају прописује Министар у споразуму са министром надлежним за унутрашње послове.

Овлашћени железнички радници старају се да се лица која се налазе на железничком подручју и у возовима придржавају унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Радници из става 3. овог члана, у спровођењу унутрашњег реда у железничком саобраћају, дужни су да утврде идентитет лица која се не придржавају унутрашњег реда, да предузимају мере потребне за спречавање нарушавања и мере за успостављање нарушеног унутрашњег реда, да одузимају предмете који су употребљени за угрожавање безбедности железничког саобраћаја или за нарушававање унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Радници из става 3. овог члана дужни су да покрену одговарајуће поступке против лица која су нарушила унутрашњи ред у железничком саобраћају.

Надлежни органи унутрашњих послова, на захтев овлашћених железничких радника, пружају потребну помоћ тим радницима у спречавању нарушавања и успостављања унутрашњег реда у железничком саобраћају.

### **Ограничавање приступа и кретања**

### **Члан 132.**

Приступ и кретање путника, других лица и моторних и других возила на железничком подручју, дозвољени су само на местима одређеним прописом из члана 131. став 2. овог закона.

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

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

- 1) извршни железнички радници и радници управљача или железничког превозника који су обучени за кретање на железничком подручју;
- 2) лица, које радници из тачке 1) овог става, прате и обезбеђују;
- 3) Главни истражитељ;
- 4) републички инспектор за железнички саобраћај;
- 5) овлашћени државни службеници Дирекције;

- 6) овлашћена службена лица министарства унутрашњих послова када обављају службене радње.

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

Лицима из става 2. овог члана забрањено је:

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

## **XVI. ЗАШТИТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ВОЗИЛА**

### **Члан 133.**

У циљу одвијања безбедног железничког саобраћаја, забрањено је:

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

- 2) уништавати, уклањати или оштећивати делове железничке инфраструктуре или делове возила који посредно утичу на безбедност;
- 3) бацати или стављати било какав предмет на железничку пругу или бацати било какав предмет на возила или из возила;
- 4) изводити радове у близини железничке пруге који би могли оштетити железничку пругу или умањити стабилност терена (клизање или одроњавање терена, хидрографске промене и сл.), или на било који други начин угрожавати или ометати железнички саобраћај;
- 5) неовлашћено подизати браник путног прелаза, стављати или вешати било шта на браник или други сигнално-сигурности уређај путног прелаза, или на било који други начин ометати нормално функционисање браника или другог уређаја на путном прелазу;
- 6) садити дрвеће и друго високо растиње или изводити радове у близини путног прелаза који умањују, спречавају или на било који начин ометају прегледност железничке пруге или пута;
- 7) неовлашћено уклонити нараву постављену ради заштите железничког саобраћаја на месту одроњавања, на месту бујице или на месту изложеном вејавицама и јаким ветровима;
- 8) уносити материје или предмете у путничка кола, просторије железничких службених места намењених путницима, којима би се могла угрозити безбедност путника и других лица или им се нанети штета;
- 9) употребити уређај за кочење ради заустављања воза, осим у случају угрожавања безбедности воза, путника и других лица;
- 10) ометати рад чувара пруге, путног прелаза, моста, тунела или другог железничког радника у обављању послова;
- 11) поред железничке пруге, а нарочито у близини сигнала и сигналних ознака, садити високо дрвеће и постављати знакове, ознаке, изворе светлости који дају обојену светлост или било које друге направе које бојом, обликом и светлошћу или на други начин отежавају уочавање сигнала и сигналних ознака или које могу довести у заблуду железничке раднике у погледу значења сигнала и сигналних ознака.

Управљач, у случајевима из става 1. тачка 11) овог члана, има право да без посебног одобрења уклони дрвеће или објекте који могу да доведу у заблуду железничке раднике у погледу значења сигнала и сигналних ознака.

Управљач је дужан да на местима одроњавања, на местима бујица и на местима изложеним вејавицама и јаким ветровима, на којима може доћи до ометања или угрожавања железничког саобраћаја, самостално или заједно са другим лицем, благовремено предузима мере техничке и физичке заштите железничке инфраструктуре од елементарних непогода ради безбедног одвијања железничког саобраћаја.

У случајевима из става 3. овог члана, управљач има право да без посебног одобрења власника земљишта поставља и одржава привремене заштитне направе и привремено смешта материјал и друга средства на земљишту у заштитном пружном појасу ако је то потребно ради предузимања мера за безбедно одвијање железничког саобраћаја, односно за успостављање железничког саобраћаја.

Кад престану разлози из става 4. овог члана, управљач је дужан да са земљишта у заштитном пружном појасу уклони привремене заштитне направе, материјал и друга средства.

Управљач је дужан да плати власнику земљишта накнаду за коришћење земљишта у случају из става 4. овог члана, у складу са прописима којима се уређује питање накнаде у случају ограничења права својине.

## **XVII. ИНДУСТРИЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА, ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕЦИ И ТУРИСТИЧКО - МУЗЕЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ**

### **1. Индустијска железница**

#### **Члан 134.**

Привредни субјекти који врше превоз лица и/или робе за сопствене потребе на индустријским железницама дужни су да железнички саобраћај на индустријским железницама врше на начин и под условима утврђеним овим законом.

Привредни субјекти из става 1. овог члана могу на својој индустријској железници обављати и јавни превоз путника и/или робе, ако испуњавају услове за железничког превозника прописане законом којим се уређује железница и овим законом.

#### **Прикључење индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру**

#### **Члан 135.**

Пруга индустријске железнице може се прикључити на јавну железничку инфраструктуру.

Начин прикључења и саобраћајно-техничке услове за прикључење пруге индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру, као и мере безбедности које треба спровести у вези са прикључењем, утврђује управљач.

Дирекција издаје одобрење за прикључак индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру ако су испуњени услови из става 2. овог члана.

За издавање одобрења из става 3. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Дирекција води евиденцију о издатим одобрењима из става 3. овог члана.

#### **Технички услови**

#### **Члан 136.**

Полупречник кривине на прузи индустријске железнице нормалног колосека на отвореној прузи износи најмање 180 m, а на главном пролазном колосеку најмање 250 m.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, полупречник кривине на отвореној прузи индустријске железнице може бити мањи од 180 m, али не мањи од 100 m, с тим да део пруге која се налази у кривини мора имати специјалну конструкцију горњег строја која омогућава безбедно кретање возова.

Дозвољено оптерећење по осовини на прузи индустријске железнице нормалног колосека износи најмање 15 t.

### **Сходна примена**

#### **Члан 137.**

Одредбе овог закона које се сходно примењују и на индустријске железнице нормалног колосека су:

- 1) издавање дозволе за коришћење подсистема и делова подсистема (чл. 22-33);
- 2) технички услови које морају испуњавати железничке пруге, одржавање железничких пруга, одвајање железничких пруга и мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи (члан 54. и чл. 56-58);
- 3) стабилна постројења електричне вуче и њихово одржавање (чл. 59-61);
- 4) сигнално-сигурносни уређаји и њихово одржавање (чл. 62-63);
- 5) систем сигнализације (члан 64);
- 6) телекомуникациони уређаји и њихово одржавање (чл. 65-66) ;
- 7) регулисање и управљање саобраћајем (чл. 67-74);
- 8) возила и одржавање возила (чл. 75-83);
- 9) услови које морају испуњавати железнички радници (чл. 84-106);
- 10) укупно радно време, укупно трајање смене и управљања вучним возилом воза, одмори и распоред у сменама возног и станичног особља (чл. 107-116);
- 11) унутрашњи надзор (члан 117);
- 12) истраживање несрећа и инцидената (чл. 119-127);
- 13) укрштање железничке пруге и пута (чл. 128-130);
- 14) ограничавање приступа и кретања (члан 132).

### **Индустријска железница узаног колосека**

#### **Члан 138.**

У оквиру индустријске железнице могу се градити пруге узаног колосека са одговарајућим возилима.

Акт о одржавању индустријске железнице узаног колосека и возила која се користе на њој, као и начин регулисања железничког саобраћаја, доноси ималац индустријске железнице уз сагласност Дирекције.

## **2. Индустријски колосек**

#### **Члан 139.**

Индустријски колосек може се прикључити на јавну железничку инфраструктуру.

Начин прикључења и саобраћајно-техничке услове за прикључење индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру, као и мере безбедности које треба спровести у вези са прикључењем, утврђује управљач.

Дирекција издаје одобрење за прикључак индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру ако су испуњени услови из става 2. овог члана.

За издавање одобрења из става 3. овог члана плаћа се такса чију висину утврђује Дирекција, уз сагласност министарства надлежног за финансије.

Дирекција води евиденцију о издатим одобрењима из става 3. овог члана.

Индустријски колосек може се прикључити на други индустријски колосек под условима које утврђује власник индустријског колосека на који се прикључује други индустријски колосек.

Дирекција прописује стручне услове које треба да испуне радници власника, односно корисника индустријског колосека за вршење појединих послова на послуживању утоварно/истоварних места.

### **Одржавање индустријског колосека**

#### **Члан 140.**

Власник, односно корисник индустријског колосека одговоран је за одржавање индустријског колосека.

Одвојну скретницу прикључка индустријског колосека, као и место одвајања у целини, одржава управљач према обиму радова утврђеном уговором о прикључењу. Трошкове одржавања одвојне скретнице сноси власник, односно корисник индустријског колосека.

### **Вучна возила на индустријском колосеку**

#### **Члан 141.**

Вучно возило власника, односно корисника индустријског колосека које се користи само на индустријском колосеку, као и вучно возило које се користи и за извлачење или доставу вучених возила са или на индустријски колосек, мора имати дозволу за коришћење коју издаје Дирекција.

На вучна и вучена возила власника, односно корисника индустријског колосека која излазе на јавну железничку инфраструктуру, сходно се примењују чл. 75-83. овог закона.

### **Истраживање несрећа и инцидената на индустријском колосеку**

#### **Члан 142.**

Власник, односно корисник индустријског колосека дужан је да изврши истраживање несрећа и инцидената насталих на индустријском колосеку. Тело за истраге истражује и озбиљне несреће на индустријском колосеку.

На начин истраживања несрећа и инцидената на индустријском колосеку, сходно се примењују чл. 119-127. овог закона.

## **Технички услови за индустријски колосек**

### **Члан 143.**

Технички услови које мора да испуни индустријски колосек су:

- 1) ширина индустријског колосека износи 1435 mm, с тим што не може бити мања од 1430 mm нити већа од 1450 mm, укључујући и проширење колосека у кривини;
- 2) полупречник кривине индустријског колосека износи најмање 180 m, односно изузетно 80 m на одстојању испред утоварно/истоварног места;
- 3) нагиб нивелете на утоварно/истоварним местима индустријског колосека износи највише 1,5 ‰;
- 4) дозвољено оптерећење по осовини новоизграђених и обновљених или унапређених индустријских колосека износи најмање 20 t по осовини, а маса по дужном метру најмање 6,4 t.

Друге техничке услове које морају испуњавати индустријски колосеци прописује Дирекција.

## **Узани и уплетени колосеци**

### **Члан 144.**

Индустријски колосек који није прикључен на железничку инфраструктуру може да се гради и као узани колосек на коме могу саобраћати одговарајућа возила.

Индустријски колосек се може градити и као уплетени колосек.

Акт о изградњи и одржавању индустријског колосека из ст. 1. и 2. овог члана, о техничким карактеристикама возила, као и начину послуживања тог колосека доноси власник, односно корисник индустријског колосека уз сагласност Дирекције.

## **3. Туристичко - музејске железнице**

### **Члан 145.**

Акт о условима за изградњу и одржавање туристичко - музејске железнице и возила која саобраћају на тој железници, као и начин регулисања железничког саобраћаја доноси управљач туристичко - музејске железнице уз сагласност Дирекције.

## **XVIII. ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР**

### **Члан 146.**

Инспекцијски надзор над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона врши Министарство, преко републичког инспектора за железнички саобраћај (у даљем тексту: инспектор).

Инспектор, у спровођењу поступка инспекцијског надзора из става 1. овог члана, има дужности и овлашћења прописана законом којим се уређује железница.

## **XIX. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ**

### **Члан 147.**

Новчаном казном од 700.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:

- 1) забрањује, ограничава или спречава стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који су произведени у складу са овим законом или захтева поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларације о усаглашености и погодности за употребу (члан 13. став 3);
- 2) не омогући почетак захтеваног експлоатационог испитивања у року од три месеца од дана подношења захтева (члан 16. став 6);
- 3) забрањује, ограничава или спречава изградњу, пуштање у рад и експлоатацију структурних подсистема који чине железнички систем и испуњавају основне захтеве или захтева поновно вршење провера које су већ извршене (члан 18. став 2);
- 4) не врши периодичне провере у складу са чланом 19. став 12. овог закона;
- 5) не дозволи пријављеном телу право приступа свим производним погонима, складиштима делова, монтажним погонима, постројењима за испитивање и тестирање и сличним објектима или не да на увид сву потребну документацију која се односи на подсистем (члан 19. став 13);
- 6) пусти у рад и користи на железничким пругама Републике Србије структурне подсистеме, чиниоце интероперабилности и елементе структурних подсистема на које се примењују национални железнички технички прописи без дозволе за коришћење (члан 22. став 1);
- 7) користи железничка возила која немају дозволу за тип (члан 23. став 1);
- 8) користи возила без појединачне дозволе за коришћење (члан 23. став 7);
- 9) обавља технички преглед возила без сертификата о испуњености услова (члан 24);
- 10) користи возило без додатне дозволе за коришћење у Републици Србији (члан 30. став 1);
- 11) обнови или унапреди структурни подсистем, чинилац интероперабилности или елемент подсистема, а претходно не достави Дирекцији комплетну документацију са описом пројекта (члан 32. став 1);
- 12) без одлагања не обавести Дирекцију о повлачењу возила из саобраћаја (члан 33. став 5);
- 13) не достави Дирекцији податке о возилима за које је издата дозвола за коришћење (члан 34. став 4);
- 14) без одлагања не пријави Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила (члан 34. став 6);

- 15) не достави Дирекцији податке за Регистар инфраструктуре или те податке доставља неажурно (члан 36. став 5);
- 16) не обезбеде безбедну експлоатацију железничког система и контролу ризика повезаних са њом, у складу са чланом 37. став 2. овог закона;
- 17) не обезбеде безбедно функционисање свог дела железничког система укључујући у то снабдевање материјалом и уговарање услуга (члан 37. став 3);
- 18) не успоставе систем за управљање безбедношћу у складу са чланом 42. овог закона;
- 19) не омогући Дирекцији надзор над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача у складу са чланом 43. овог закона;
- 20) обавља превоз, а не поседује сертификат о безбедности за превоз (члан 44. став 1);
- 21) обавља превоз, а не поседује сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз (члан 45. став 1);
- 22) не обавести Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, као и о увођењу нове категорије особља или нове врсте возила у складу са чланом 46. став 7. овог закона;
- 23) пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији, а не поседује додатни сертификат о безбедности за превоз - део Б (члан 47. став 2);
- 24) управља железничком инфраструктуром, а не поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром (члан 49. став 1);
- 25) управља индустријском железницом, а не поседује сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице (члан 50. став 1);
- 26) не ажурира сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са чланом 51. став 5. овог закона;
- 27) железничке станице или стајалишта не испуњавају услове из члана 55. овог закона;
- 28) не одржава горњи и доњи строј железничких пруга јавне железничке инфраструктуре у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 56. став 1);
- 29) врши одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, а не поседује сертификат о испуњености услова у складу са чланом 56. став 3. овог закона;
- 30) се железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек не одваја у складу са чланом 57. овог закона;
- 31) не примени мере безбедности из члана 58. овог закона;
- 32) не примени мере безбедности на електрифицираним пругама из члана 60. овог закона;

- 33) врши одржавање стабилних постројења електричне вуче, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 61. став 3. овог закона;
- 34) службена места из којих се врши управљање и регулисање железничког саобраћаја нису опремљена сигнално-сигурносним уређајима и постројењима у складу са чланом 62. овог закона;
- 35) не одржава сигнално-сигурносне уређаје у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 63. став 1);
- 36) врши одржавање сигнално-сигурносних уређаја, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 63. став 5. овог закона;
- 37) железничке пруге за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h нису опремљене пружним уређајима преко којих се успоставља радио-веза између особља вучног возила и особља диспечерског центра (члан 65. став 2);
- 38) не одржава железничку телекомуникациону мрежу у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 66. став 1);
- 39) врши одржавање железничке телекомуникационе мреже, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 66. став 5. овог закона;
- 40) поступи супротно члану 69. ст. 1. и 6. овог закона;
- 41) неправилно састави воз или не провери техничку исправност возила у његовом саставу (члан 69. став 2);
- 42) брзина воза није у складу са чланом 70. овог закона;
- 43) не води евиденције из члана 73. став 1. овог закона;
- 44) возила којима се обавља превоз не испуњавају техничке услове из члана 75. овог закона;
- 45) железничка возила којима се обавља превоз нису опремљена кочним уређајима у складу са чланом 76. овог закона;
- 46) уређаји који се уграђују на возила не одговарају техничкој документацији за одобрени тип возила (члан 77);
- 47) вучна возила којима се обавља превоз нису у складу са чланом 78. овог закона;
- 48) путничка кола којима се обавља превоз нису у складу са чланом 79. овог закона;
- 49) поступи супротно члану 80. ст. 4. и 5. овог закона;
- 50) је задужено за одржавање теретних кола, а није сертифицировано у складу са прописом који доноси OTIF (члан 81. став 1);
- 51) се возила којима се обавља превоз не одржавају у стању које осигурава безбедан железнички саобраћај (члан 82. став 1);
- 52) обавља делатност одржавања возила, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 83. став 2. овог закона;
- 53) железнички радници нису стручно оспособљени за послове које обављају у железничком саобраћају (члан 85. став 1);

- 54) стручно оспособљава железничке раднике, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 86. став 5. овог закона;
- 55) дозволи обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена (члан 88. став 3);
- 56) вучним возилом управља лице без дозволе за управљање вучним возилом (члан 91. став 1);
- 57) умножава дозволе за управљање вучним возилом (члан 91. став 11);
- 58) вучним возилом управља лице које не поседује додатно овлашћење да управља вучним возилом (члан 93. став 2);
- 59) без одлагања не обавести Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним овлашћењима (члан 94. став 4);
- 60) не предузме мере наложене од стране Дирекције или о томе не обавести ту дирекцију у складу са чланом 94. став 5. овог закона;
- 61) регулисање железничког саобраћаја обавља лице без дозволе за регулисање железничког саобраћаја (члан 98. став 1);
- 62) не забрани железничком раднику обављање послова ако се на здравственом прегледу утврди да не испуњава прописане здравствене услове за те послове или ако се није подвргао здравственом прегледу на који је упућен (члан 104. став 2);
- 63) не забрани железничком раднику обављање послова ако је у толикој мери уморан или болестан, или је у таквом психичком стању да је неспособан да врши послове (члан 105. став 1);
- 64) смена станичног особља траје дуже од времена из члана 108. овог закона;
- 65) дневни одмор станичног особља између две узастопне смене траје мање од 12 часова (члан 109);
- 66) смена возног особља траје више од времена из чл. 112. и 113. овог закона;
- 67) дневни одмор возног особља траје више од времена из члана 114. ст. 1. и 2. овог закона;
- 68) дозволи станичном или возном особљу да обавља послове супротно чл. 107 - 114. овог закона (члан 115. став 2);
- 69) не организује унутрашњи надзор у складу са чланом 117. овог закона;
- 70) не омогући телу за истраге да ефикасно и независно обави своје задатке у складу са чланом 120. став 1. овог закона;
- 71) при истрази несрећа и инцидената не изврши неку од обавеза из члана 125. овог закона;
- 72) не спасавају лица и помажу повређеним при несрећама (члан 126. став 1);
- 73) без одлагања по сазнању о несрећи не обавести најближу здравствену установу, полицију, управљача и железничког превозника чија возила су учествовала у несрећи или не сарађује у

спасавању повређених без одлагања по успостављању услова сопствене безбедности током спасавања (члан 126. став 2);

- 74) на железничкој прузи, испред путног прелаза, нису постављени прописани сигнални знакови за обавештење возног особља о приближавању воза путном прелазу (члан 128. став 4);
- 75) поступи супротно члану 129. овог закона;
- 76) не спроведе прописане мере за безбедан саобраћај или ако се путни прелази не одржавају у стању којим се обезбеђује безбедно одвијање саобраћаја (члан 130. став 1);
- 77) поступи супротно члану 133. ст. 1, 3. и 5. овог закона;
- 78) железнички саобраћај на индустријским железницама не врше на начин и под условима утврђеним овим законом (члан 134. став 1);
- 79) не одржава индустријски колосек (члан 140. став 1);
- 80) користи вучно возило на индустријском колосеку, а не поседује дозволу за коришћење (члан 141);
- 81) не изврши налог инспектора (члан 146).

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 50.000 до 100.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.

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

Новчаном казном од 30.000 до 100.000 динара казниће се физичко лице за прекршај из става 1. тач. 41), 42), 50), 56), 57), 61), 70), 72), 73), 77) и 81) овог члана.

#### **Члан 148.**

Новчаном казном од 500.000 до 1.500.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:

- 1) не поднесе Дирекцији захтев за одступање или не приложи документе из члана 11. став 3. овог закона;
- 2) не достави Дирекцији списак пројеката који се спроводе, а који се налазе у поодмаклој фази развоја (члан 11. став 4);
- 3) не састави техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема (члан 19. став 5);
- 4) не означи возила бројем који му је додељен (члан 26. став 4);
- 5) не обезбеди извршење тестова у складу са чланом 27. став 8. овог закона;
- 6) не означи возила бројем који му је додељен (члан 29. став 4);
- 7) не обезбеди извршење тестова у складу са чланом 30. став 9. овог закона;
- 8) не доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину или тај извештај не садржи елементе у складу са чланом 38. став 3. овог закона;

- 9) у годишњем извештају из члана 38. став 3. овог закона не опишу и своја искуства у вези примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика (члан 39. став 15);
- 10) не донесе акт из члана 63. став 3. овог закона;
- 11) се сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи не дају, постављају и одржавају тако да их железнички радници и друга лица на која се односе могу на време и лако уочити дању, ноћу и при смањеној видљивости (члан 64. став 3);
- 12) не донесе акт из члана 66. став 3. овог закона;
- 13) не донесе пословни ред станице у складу са чланом 68. став 1. овог закона;
- 14) не достави управљачу податке из члана 68. став 2. овог закона;
- 15) опремање и осветљавање воза није у складу са чланом 72. овог закона;
- 16) користи возило, а није одређено лице за његово одржавање (члан 80. став 1);
- 17) се у управљачници вучног возила не налази машиновођа који има додатно овлашћење за одређени део железничке инфраструктуре или управљач није унапред обавештен о томе (члан 93. став 4);
- 18) без одлагања не ажурира додатно овлашћење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру (члан 93. став 11);
- 19) поступи супротно члану 95. став 3. овог закона;
- 20) машиновођи не да право приступа његовим подацима из регистра послодавца или му, на његов захтев, не достави те податке (члан 95. став 4);
- 21) без одлагања не обавести Дирекцију о престанку радног односа машиновође (члан 96. став 1);
- 22) не изда оверену копију додатног овлашћења или не врати сва документа о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима (члан 96. став 4);
- 23) не води евиденцију о издатим дозволама за регулисање железничког саобраћаја (члан 98. став 6);
- 24) железничког радника не упуте на редовни здравствени преглед пре истека рока прописаног за обављање тог прегледа (члан 101. став 2);
- 25) не упуте железничког радника на ванредни здравствени преглед (члан 102. став 1);
- 26) не организује проверу психичке и физичке способности железничких радника на начин из члана 105. став 5. овог закона;
- 27) у обртним јединицама не обезбеди просторије за одмор возног особља (члан 114. став 4);
- 28) не донесе акт из члана 116. овог закона;
- 29) се прелазак преко железничке пруге врши супротно члану 128. став 1. овог закона;

- 30) не изврши истраживање несрећа и инцидента насталих на индустријском колосеку (члан 142. став 1);
- 31) не донесе акт о изградњи и одржавању индустријског колосека, о техничким карактеристикама возила, као и о начину послуживања тог колосека (члан 144. став 3);
- 32) не донесе акт о условима за изградњу и одржавање туристичко - музејске железнице и возила која саобраћају на тој железници, као и о начину регулисања железничког саобраћаја (члан 145).

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 30.000 до 80.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.

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

Новчаном казном од 20.000 до 80.000 динара казниће се физичко лице за прекршај из става 1. тачка 29) овог члана.

#### **Члан 149.**

Новчаном казном од 20.000 до 80.000 динара казниће се физичко лице ако:

- 1) се железнички радници и друга лица на које се сигнални знаци односе не придржавају наређења, ограничења, забрана и упозорења датих помоћу сигналних знакова (члан 64. став 2);
- 2) не обавља редовне и ванредне провере стручне оспособљености железничких радника у складу са чланом 88. ст. 1. и 2. овог закона;
- 3) не поднесе захтев Дирекцији за ажурирање дозволе у случају промене било ког податка који је садржан у дозволи (члан 91. став 9);
- 4) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема дозволу или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 91. став 14);
- 5) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема додатно овлашћење или га не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 93. став 12);
- 6) лице које регулише железнички саобраћај, у току обављања тих послова, код себе нема дозволу за регулисање железничког саобраћаја или га не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 98. став 4);
- 7) при обављању својих послова и задатака железнички радник не испуњава посебне здравствене услове прописане овим законом или није психички и физички способан за обављање тих послова и задатака (члан 99. став 1);
- 8) се лице које се стручно оспособљава за вршење одређених послова железничког радника или железнички радник не подвргне здравственом прегледу у складу са чланом 100. овог закона;

- 9) железнички радник поступи супротно члану 105. ст. 2. и 3. овог закона;
- 10) се не подвргне испитивању, односно здравственом прегледу на који је упућен (члан 106. став 2);
- 11) започне обављање послова или настави обављање послова супротно одредбама чл. 107 - 114. овог закона (члан 115. став 1);
- 12) не носе службено одело и службене ознаке у складу са чланом 118. овог закона;
- 13) прелазак преко железничке пруге врши супротно члану 128. став 2. овог закона;
- 14) се не придржава прописаног унутрашњег реда у железничком саобраћају (члан 131. став 1);
- 15) поступи супротно члану 131. ст. 3, 4. и 5. овог закона.
- 16) поступи супротно члану 132. ст. 2, 4. и 5. овог закона.

## **XX. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**

### **Примена овог закона на железничке пруге које су изграђене до дана ступања на снагу овог закона**

#### **Члан 150.**

На железничку инфраструктуру која је изграђена до дана ступања на снагу овог закона не примењују се одредбе члана 54, члана 57. став 2, чл. 59, 62. и 65. овог закона, осим ако се та железничка инфраструктура обнавља или унапређује.

#### **Извршни прописи**

#### **Члан 151.**

Прописи за извршавање овог закона биће донети у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења прописа из става 1. овог члана примењиваће се следећи прописи, осим одредаба тих прописа који су у супротности са одредбама овог закона:

- 1) Правилник о пројектовању реконструкције и изградње одређених елемената железничке инфраструктуре појединих магистралних пруга („Службени гласник РС”, број 100/12);
- 2) Сигнални правилник („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 5/96 и 1/97);
- 3) Саобраћајни правилник („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03);
- 4) Правилник о начину евидентирања података о ванредним догађајима насталим у железничком саобраћају и о другим подацима од значаја за безбедност железничког саобраћаја („Службени лист СРЈ”, број 7/99);
- 5) Правилник о унутрашњем и међународном телеграфском, телефонском и радио саобраћају на југословенским железницама („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/96);

- 6) Правилник о превозу нарочитих пошиљака („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/92);
- 7) Правилник о техничким условима које мора испуњавати прототип железничког возила, о начину и поступку одобравања прототипа железничког возила и о начину обављања техничких прегледа железничких возила пре њиховог пуштања у саобраћај („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 12/93);
- 8) Правилник о одржавању стабилних постројења електричне вуче на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 9/84 и 12/88);
- 9) Правилник о стандардизацији на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 14/89);
- 10) Правилник о кочицама железничких возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 2/88 и 1/95);
- 11) Правилник о одржавању железничких возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 2/84, 2/88, 5/88, 7/88, 9/88 и 13/88);
- 12) Правилник за хемијско сузбијање корова и грмља на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8/90);
- 13) Правилник о изолованим саставима у горњем строју железничких пруга („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 2/84 и 3/85);
- 14) Правилник о одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 3/71, 5/71, 2/75, 5/76, 8/88, 8/89, 2/90 и 8-9/91);
- 15) Правилник о одржавању доњег строја железничких пруга („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 3/71, 7/75 и 6/92);
- 16) Правилник о начину укрштања железничке пруге и пута („Службени лист СРЈ”, број 72/99);
- 17) Правилник о одржавању сигнално-сигурносних постројења („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 4/85 и 10/94);
- 18) Правилник о функционисању система веза на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8/85);
- 19) Правилник о обиму и врсти телекомуникационих веза, уређаја и постројења на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/79);
- 20) Правилник о основним условима за пројектовање, грађење, реконструкцију и пуштање у погон сигнално-сигурносних постројења („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 10/94);
- 21) Правилник о утврђивању радних места на којима радници непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 7/94, 10/94 и 11/94);
- 22) Правилник о стручној спремности радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 10/86, 2/87 и 6/90);
- 23) Правилник о степену и врсти стручне спреме наставника за извођење наставе од I до V степена стручне спреме у железничким васпитно-образовним организацијама („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/84);

- 24) Правилник о унутрашњем реду у железничком саобраћају („Службени лист СРЈ”, број 16/00);
- 25) Правилник о здравственим условима које морају испуњавати железнички радници („Службени лист СРЈ”, број 3/00);
- 26) Правилник о начину оспособљавања железничких радника за пружање прве помоћи („Службени лист СРЈ”, број 3/00);
- 27) Правилник о поступку за проверавање психичке и физичке способности железничких радника пре њиховог ступања на рад и у току рада („Службени лист СРЈ”, број 3/00);
- 28) Саобраћајно упутство („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/80, 3/82, 6/83, 2/84, 4/88, 8/88, 9/90, 2/91, 2/94 и 2/01);
- 29) Упутство о маневрисању („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94);
- 30) Упутство за означавање возова на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 12/94 и 2/95);
- 31) Упутство о обрасцима саобраћајне службе и начину њиховог вођења („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 9/84, 4/88, 6/91 и 2/94);
- 32) Упутство о привременом регулисању саобраћаја возова на двоколосечним пругама за време капиталног ремонта једног колосека („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 9/83);
- 33) Упутство о поступцима за случај ванредног догађаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 9/92 и 10/92);
- 34) Упутство о поступку верификације производа и провери подобности произвођача у области возних средстава („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 2/02 и 2/04);
- 35) Упутство о поступку верификације производа и провери подобности произвођача кочне опреме („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 6/01);
- 36) Упутство о кочењу возова („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 4/98 и 5/98);
- 37) Упутство о кочењу возова ЈЖ који у свом саставу имају теретна кола - СЖД („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 5/89 и 7/90);
- 38) Упутство за примену сигнала за електричну вучу („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 8-9/87 и 8/89);
- 39) Упутство за вршење контролних прегледа теретних кола на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 4/80 и 10/82);
- 40) Упутство за одржавање кочница железничких возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/01);
- 41) Упутство о управљању вучним возилима у једнопоседу („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 7/94 и 9/94);
- 42) Упутство за мерење и испитивање контактне мреже на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 7/89);
- 43) Упутство за вагање железничких возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8/83);

- 44) Упутство за пробну возњу железничких возила после извршене оправке („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8/83);
- 45) Упутство за механизовано извођење радова на одржавању горњег строја пруга („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/01);
- 46) Упутство о уграђивању и одржавању шина и скретница у дугачким траковима („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/69);
- 47) Упутство за пријем и испоруку туцаника за застор пруга на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/02);
- 48) Упутство о производњи, контроли и пријему преднапрегнутих бетонских прагова на мрежи ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/05);
- 49) Упутство за пријем дрвених прагова и контролу њиховог импрегнасања („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8/74);
- 50) Упутство за прорачун и уграђивање дугачких шинских тракова на мостовима ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 11/90);
- 51) Општи технички прописи за релејне станице и сигнално-сигурносне уређаје (1958. година);
- 52) Упутство о опремању путних прелаза у нивоу електричним уређајима за осигурање („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/97);
- 53) Технички услови за испоруку и уградњу сигнално-сигурносне и телекомуникационе опреме на магистралним пругама (1965. године);
- 54) Технички услови за високо фреквентне уређаје система V-300 („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 4/67);
- 55) Технички услови за железничке аутоматске телепринтерске централе („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2-3/63);
- 56) Технички услови за испоруку и монтажу опреме за радио-диспечерске везе на ЈЖ и посебни услови за радио-диспечерске везе на ЈЖ (1974. године);
- 57) Упутство за уградњу, испитивање, пуштање у погон и одржавање локомотивског дела ауто-стоп уређаја I 60 („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 2/75 и 7/78);
- 58) Упутство за уградњу, испитивање, пуштање у погон и одржавање пружних ауто-стоп уређаја на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 2/75 и 7/78);
- 59) Упутство о саобраћају вучних возила која нису опремљена аутостоп-уређајима на пругама опремљеним пружним делом аутостоп-уређаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/82 и 8/82).

**Престанак важења прописа које је донела Заједница  
југословенских железница**

**Члан 152.**

Даном ступања на снагу овог закона престају да важе следећи прописи:

- 1) Самоуправни споразум о раду возопратног особља у заједничком саобраћају („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/87);

- 2) Споразум о узајамној употреби, накнади за извршени рад, прековременом задржавању, недостављању, незни, чишћењу и допунском маневарском раду путничких кола („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 10-11/91);
- 3) Самоуправни споразум о ограничавању утовара на мрежи ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 4/84);
- 4) Самоуправни споразум о заједничкој употреби и изједначењу теретних кола, контејнера и покривача на мрежи ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 8/74 и 6/87);
- 5) Самоуправни споразум о увршћивању кола и контејнера у парк југословенских железница („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 8/74 и 8/82);
- 6) Правилник о заједничкој организацији вуче возова и међусобном коришћењу вучних возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/96);
- 7) Самоуправни споразум о текућем одржавању теретних и путничких кола („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 7/76);
- 8) Упутство за примену самоуправног споразума о текућем одржавању теретних и путничких кола („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 1/77, 7/80, 8/82, 10/82, 8-9/87 и 2/88);
- 9) Самоуправни споразум о резервним деловима возних средстава и постројења у заједничком и масовном коришћењу на ЈЖ из 1976. године;
- 10) Самоуправни споразум о испоруци и испомоћи у електричној енергији, гориву, мазиву и потрошном материјалу код снабдевања возних средстава између ЖТП („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/77);
- 11) Самоуправни споразум о заједничком коришћењу техничких средстава за контролу исправности и утврђивање техничких карактеристика основних транспортних капацитета („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 9/79);
- 12) Самоуправни споразум о обезбеђењу техничко-технолошког јединства у раду и развоју информационих и управљачких система на југословенским железницама („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 7/78);
- 13) Упутство о опремању службених места на прузи сигнално-сигурносним уређајима и постројењима зависно од максималне дозвољене брзине кретања воза („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 7/78);
- 14) Упутство за продужење рока периодне оправке салонских, инспекционих и других специјалних кола („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/70);
- 15) Правилник о објављивању и издавању самоуправних општих аката Заједнице ЈЖ, са прилозима I, II и III („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/90);
- 16) Правилник о општенародној одбрани на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 9/88);

- 17) Правилник о критеријумима за одређивање објеката од посебног значаја за безбедност железничког саобраћаја („Службени лист СРЈ”, број 16/00);
- 18) Правилник о заштити података и послова од значаја за одбрану земље на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/95);
- 19) Правилник о основама организовања и начину остваривања друштвене заштите у области железничког саобраћаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 4/92);
- 20) Упутство за усклађивање стручне спреме стечене на југословенским железницама по ранијим прописима („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 9/79 и 6/80);
- 21) Правилник о легитимацији савезног инспектора за железнички саобраћај („Службени лист СРЈ”, број 36/99);
- 22) Правилник о раду у сменама возног и станичног особља („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8/92);
- 23) Упутство за примену Правилника о стручној спремности радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја на југословенским железницама („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 9/79).

Следећи прописи престају да важе по протеклу две године од дана ступања на снагу овог закона, а у оквиру тог рока управљач и железнички превозник могу, у зависности од својих потреба, да их преузму као своја интерна акта у оквиру система за управљање безбедношћу у смислу одредбе члана 42. став 7. овог закона:

- 1) Правилник о јединственој организацији и раду оперативне службе на југословенским железницама („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/90);
- 2) Правилник о саобраћају специјалног воза („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 9/78);
- 3) Упутство за контролу извршења реда вожње и примене саобраћајно-техничких прописа („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 3/84 и 2/87);
- 4) Упутство о саобраћају салонских кола („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/80);
- 5) Упутство о техничким нормативима и подацима за израду и извршење реда вожње са прилозима 1, 2 и 3 („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 9/89, 6/91, 8-9/91, 4/92 и 9/92);
- 6) Упутство за утврђивање токова путника у возовима из међународног и унутрашњег заједничког саобраћаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8-9/91);
- 7) Прописи за израчунавање и изналагање времена вожње возова (1956. године);
- 8) Упутство за утврђивање капацитета и организације теретног саобраћаја Књига I („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/99);
- 9) Упутство за утврђивање капацитета и организације теретног саобраћаја Књига II („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 2/91, 1/92 и 2/93);

- 10) Упутство за израду технолошког процеса рада ранжирних и распоредних станица („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 6/72);
- 11) Путоказ за упућивање телеграма на ЈЖ у унутрашњем и међународном железничком телекомуникационом саобраћају („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 11/93 и 4/96);
- 12) Упутство за попис теретних кола на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 3/85, 2/89, 14/90 и 8/94);
- 13) Упутство за обраду података пописа теретних кола на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 7/85, 2/89, 14/90 и 8/94);
- 14) Упутство о употреби кола и товарног прибора („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/97);
- 15) Правилник о техничким условима за примену угља у уређајима вучних возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/83);
- 16) Правилник о начину опремања железничких шинских возила апаратима за гашење пожара са хемијским средствима за гашење пожара („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 6/92);
- 17) Правилник о накнади штете учињене на транспортним средствима у железничком саобраћају („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/96);
- 18) Правилник о заваривачким радовима на железничким возилима („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/81);
- 19) Правилник о коришћењу стабилних постројења електричне вуче на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/85);
- 20) Упутство о раду контролно-пријемних органа ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/03);
- 21) Упутство о мерама безбедности од електричне струје на електрифицираним пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8/88);
- 22) Приручник за примену мера безбедности од електричне струје на контактної мрежи монофазног система 25 kV, 50Hz ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/79);
- 23) Упутство за обављање послова на пругама ЈЖ електрифицираним монофазним системом 25 kV, 50Hz („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 4/90);
- 24) Упутство за вођење евиденције делатности вуче возова и одржавања вучних возила на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 8/84 и 11/92);
- 25) Упутство о руковању брзиномерним уређајима на вучним и другим возилима и обради траке за регистровање („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/80 и 8/90);
- 26) Упутство за уградњу и одржавање уређаја на течни гас за кување у возним средствима ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8/68);
- 27) Правилник за вучу возова на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 6/91);

- 28) Правилник техничке колске делатности („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 6/88);
- 29) Упутство за мерење омског отпора на осовинском слогу железничких возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 4/78);
- 30) Упутство за рад особља вучних возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8-9/91);
- 31) Упутство за одржавање електро постројења за грејање у колима за путничке возове „Schaltbau” („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 7/68);
- 32) Упутство за експлоатацију и одржавање окретних постоља типа Y-25 i Y-27 усвојених на југословенским железницама („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/87);
- 33) Упутство за руковање и преглед електричних уређаја путничких кола („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/02);
- 34) Упутство за оправку осовинских склопова и осовинских лежишта за кола ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/00);
- 35) Упутство за саобраћај моторних возова („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/82 и 10/82);
- 36) Упутство за подмазивање кола („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/55);
- 37) Упутство за прегледача кола („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/06);
- 38) Упутство о вођењу евиденције техничке колске службе и техничких података о колима на ЈЖ (са збирком ТК образаца) („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/02);
- 39) Правилник о нези железничких кола и моторних возова („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 6/88);
- 40) Упутство о превозу праћених аутомобила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 6/70);
- 41) Упутство о превозу тенка М-84 и његових модификација („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/88);
- 42) Упутство о гаранцији квалитета извршених оправки железничких возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 7/79);
- 43) Упутство за редовне оправке тегљеничких и одбојничких уређаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 10/92);
- 44) Упутство за коришћење совјетских (СЖД) кола - цистерни на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 8/88 и 5/89);
- 45) Упутство о чувању техничке документације на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/88);
- 46) Упутство о поступку код оштећења страних теретних кола на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/03);
- 47) Упутство за оплемењивање воде за дизел возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 10/73);

- 48) Упутство о техничким условима за одржавање тешких моторних дрезина серије 911 („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/83 и 3/85);
- 49) Правилник за термичку обраду скретничких делова и крајева шина за изоловане саставе („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 4/86);
- 50) Правилник о мерама за безбедност саобраћаја и сигурност радника при извођењу радова на прузи („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 6/92);
- 51) Правилник о категоризацији пруга („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 7/89, 10/89, 9/90, 14/90, 2/92, 4/92 и 1/97);
- 52) Упутство о обезбеђењу саобраћаја у току зиме („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/04);
- 53) Упутство за заваривање железничких шина алуминотермитским поступком са пљоснатим појачањем („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 10/86);
- 54) Упутство за контролу сабијености доњег строја железничких пруга динамичком методом са уређајем са лаким падајућим тегом на мрежи пруга ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/06);
- 55) Упутство о јединственим критеријумима за контролу стања пруга на мрежи ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/01 и 4/04);
- 56) Упутство за испоруку, уградњу и одржавање гумених панела система Kraiburg за уређење путних прелаза у нивоу на мрежи пруга ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 4/03);
- 57) Упутство за испоруку, уградњу и одржавање причврсног прибора Pandrol k-lock на мрежи пруга ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 3/04);
- 58) Упутство за испоруку, уградњу и одржавање причврсног прибора Pandrol-Fastclip на мрежи пруга ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/03);
- 59) Упутство за испоруку, уградњу и одржавање еластичног причвршћења „Pandrol” на мрежи југословенских железница („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8-9/87);
- 60) Упутство за испоруку, уградњу и одржавање еластичне стезаљке СКЛ-2 на мрежи југословенских железница („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 8-9/87);
- 61) Упутство о технолошком поступку за заштиту од корозије шина, скретница, мостова, дизалица и пајнер носача („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 11/87);
- 62) Упутство за производњу, контролу и пријем једноделних преднапрегнутих бетонских прагова Walter BAU-AG за мрежу пруга ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/04);
- 63) Упутство за испоруку, уградњу и одржавање скретница на бетонским праговима произвођача WAE-GmbH на мрежи пруга ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 2/05);
- 64) Упутство за производњу, контролу и пријем претходно напрегнутих бетонских прагова PFLEIDERER за скретнице и укрштаје на мрежи пруга ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 4/05);

- 65) Упутство за испоруку, уградњу и одржавање Tensar двоосне геомреже на мрежи пруга ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/05);
- 66) Упутство за израду и примену стега за шине S-49 и UIC 60 на мрежи пруга ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 1/06);
- 67) Упутство за руковање индуктивним аутоустоп-уређајем I 60 („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 2/75, 7/78, 8/81 и 8/89);
- 68) Упутство о техничком прегледу сигнално-сигурносних постројења („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 10/78);
- 69) Упутство о врстама и употреби телекомуникационих уређаја и веза (1977. година);
- 70) Правилник о начину вршења унутрашње контроле и овлашћењима радника за вршење унутрашње контроле на југословенским железницама („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 6/89);
- 71) Правилник о службеном оделу на југословенским железницама („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 4/88, 13/89, 6/92 и 6/93);
- 72) Упутство за доказивање присуства алкохола у организму радника за време рада на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/67);
- 73) Упутство о чувању, одржавању и коришћењу салонских кола ЗЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 10/90).

#### **Дозволе за коришћење издате од Заједнице југословенских железница**

##### **Члан 153.**

Дозволе за коришћење железничких возила, делова и опреме за железничка возила, уређаја, делова и опреме за железничку инфраструктуру издате до 1. јуна 2005. године остају на снази до истека рока важења који је означен у њима, односно до издавања одговарајућих појединачних правних аката који се доносе на основу овог закона и прописа донетих на основу њега, а најкасније 24 месеца од дана ступања на снагу овог закона.

До истека рока из става 1. овог члана, носиоци дозвола дужни су да исте замене са дозволама издатим на обрасцима прописаним, у складу са овим законом и подзаконским актима донетим на основу овог закона.

За замену дозвола из става 2. овог члана не плаћа се такса.

#### **Започети поступци**

##### **Члан 154.**

Поступци који су покренути пре ступања на снагу овог закона окончаће се по прописима који су важили до дана ступања на снагу овог закона.

#### **Престанак важења закона**

##### **Члан 155.**

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Закон о безбедности у железничком саобраћају („Службени лист СРЈ”, бр. 60/98 и 36/99 и „Службени гласник РС”, број 101/05).

## Ступање на снагу овог закона

### Члан 156.

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

Одредбе члана 17. став 4, члана 20. став 5, члана 32. став 4, члана 38. став 8, члана 40, члана 41. ст. 2 - 8, члана 48. ст. 5. и 6, члана 52. став 3, чл. 91. - 96. и члана 123. став 3. примењују се од 1. јануара 2015. године.

Одредбе чл. 44-53. овог закона примењују се након истека две године од дана ступања на снагу овог закона.

До почетка примене одредби из става 3. овог члана, Дирекција ће издавати сертификате о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификате о безбедности за превоз у складу са одредбама Правилника о условима за издавање и садржини сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно индустријском железницом („Службени гласник РС”, број 39/06) и Правилника о условима за издавање и садржини сертификата о безбедности за превоз у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 39/06).

До почетка примене одредби чл. 91-96. овог закона, дозволе за управљање вучним возилом издаваће превозник сходно одредбама Правилника о обрасцима дозвола за управљање вучним возилом и за регулисање железничког саобраћаја („Службени лист СРЈ”, бр. 71/99 и 27/01).

## О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

### I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

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

### II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Важећи Закон о безбедности у железничком саобраћају донела је Савезна скупштина Савезне Републике Југославије, на седници Већа република од 3. децембра 1998. године и на седници Већа грађана од 4. децембра 1998. године („Службени лист СРЈ”, бр. 60/98, 36/99 и „Службени гласник РС”, број 101/05).

У току примене поменутог закона уочени су проблеми који су се, пре свега, односили на отежано превазилажење техничких препрека у области железничког саобраћаја, проблеми у успостављању међународног железничког саобраћаја, као и разлике у начелима, приступу и култури који проистичу из важећег Закона у односу на прописе Европске уније који регулишу железнице, тако да је закључено да је неопходно приступити доношењу новог закона којим ће се уредити безбедност и интероперабилност железничког саобраћаја, а који ће, у највећој могућој мери, бити усклађен са релевантним правним актима Европске уније у области железничког саобраћаја.

Приликом израде радне верзије овог закона дефинисани су основни циљеви који су се желели постићи тј. повећање безбедности и интероперабилности железнице у Републици Србији и интегрисање српских железница у железнички систем Европске уније.

Концепт железничког система на којем се заснивају решења у Предлогу закона о безбедности и интероперабилности железнице састоји се од дефинисања и уређивања следећих елемената:

- 1) интероперабилности за конвенционални железнички систем и железнички систем великих брзина;
- 2) структурних подсистема, чиниоца интероперабилности и елемента структурних подсистема;
- 3) јединствених техничких прописа за конвенционалне железничке системе и техничких спецификација интероперабилности за железничке системе великих брзина;
- 4) оцене усаглашености и оцене погодности за употребу чинилаца интероперабилности и верификације структурних подсистема (инфраструктура, енергија, сигнално-сигурносни уређаји, саобраћајна сигнализација и телекомуникација, регулисање и управљање саобраћајем и железничка возила);
- 5) дозвола за коришћење структурних подсистема, чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема;
- 6) националног регистара железничких возила, регистра одобрених типова железничких возила и регистра инфраструктуре, где је спецификација регистра прописана у COTIF;

7) успостављање система за управљање безбедношћу у железничком саобраћају, између осталог, кроз заједничке показатеље безбедности и заједничке безбедносне методе и циљеве;

8) успостављање јединственог система праћења и извештавања о стању безбедности у железничком саобраћају;

9) сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз;

10) услова које железнички радници морају да испуњавају, а односе се на стручно образовање, стручно оспособљавање, здравствене и друге услове, где је посебно обрађено издавање дозвола за управљање вучним возилом;

11) пријављеног тела које врши оцењивање усаглашености и оцењивање погодности за употребу чинилаца интероперабилности и верификацију структурних подсистема;

12) уређивања поступка истраживања несрећа и инцидената, овлашћења и дужности тела за истраге, као и мера које то тело може да предузме;

13) обавеза управљача и железничког превозника при истрази несрећа и инцидената;

14) укрштања железничких пруга и путева;

15) унутрашњег реда у железничком саобраћају;

16) заштите железничких инфраструктуре и возила;

17) индустријске железнице, индустријских колосека и туристичко - музејске железнице и др.

Област безбедности у железничком саобраћају уређена је важећим Законом о безбедности у железничком саобраћају. С обзиром да је тај закон донет 1998. године, а у међувремену је област железничког саобраћаја претрпела велике промене, приступило се изради новог закона, а све са циљем имплементације директива Европске уније како би се успоставио ефикаснији систем контроле, праћења и побољшања безбедности у железничком систему.

Један од најважнијих разлога за доношење Предлога закона заснован је на неопходности усклађивања прописа Републике Србије у области безбедности и интероперабилности железнице са релевантним прописима Европске уније, и то са Директивом број 2004/49 о безбедности на железници, Директивом број 2007/59 о издавању сертификата машиновођама и Директивом 2008/57 о интероперабилности.

Захтеви Европске уније према државама, када је у питању област безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, а који су спроведени кроз овај закон односе се на: имплементирање техничких спецификација интероперабилности; уређивање материје истраживања несрећа и инцидената; овлашћења пријављеног тела; признавање сертификата о безбедности за превоз који важе у земљама Европске уније; увођење регистра за железничка возила и инфраструктуру; дужност пријављивања националних прописа за безбедност Европској комисији и др.

Циљ транспоновања одредби поменутих директива у Предлог закона о безбедности и интероперабилности железнице је обезбеђивање развоја и унапређивања безбедности на железницама и побољшавање приступа тржишту железничких транспортних услуга путем следећег: хармонизације регулаторне структуре; дефинисања одговорности различитих учесника у

железничком саобраћају; израде заједничких безбедносних циљева и заједничких безбедносних метода с циљем веће хармонизације националних правила; дефинисања заједничких начела за управљање, регулисање и надзор безбедности на железници; увођења обавезе да се оснује тело надлежно за истрагу несрећа и инцидената; олакшавања, побољшавања и развоја услуга у међународном железничком саобраћају; постепеног стварања унутрашњег тржишта опреме и услуга за изградњу, обнову, унапређења и експлоатације железничког система; интероперабилности железничког система; услова и поступака за сертификацију машиновођа који управљају локомотивама и возовима у железничком систему и др.

Потребан ниво безбедности у железничком систему мора бити на високом нивоу, нарочито у поређењу са друмским саобраћајем. У вези с тим важно је осигурати да безбедност железничког саобраћаја буде одржана током реструктурирања привредног друштва које обавља делатности управљања јавном железничком инфраструктуром и превоза у железничком саобраћају, раздвајањем функција које су тренутно интегрисане у том привредном друштву, формирањем нових привредних друштава.

У складу са техничким и научним напретком, безбедност ће бити неопходно и даље унапређивати када је то реално изводљиво и уз уважавање конкурентности железничког саобраћаја.

Развој и унапређивање безбедности на железници и побољшани приступ тржишту железничких транспортних услуга обезбедиће се путем:

1) хармонизације регулаторне структуре са структуром земаља Европске уније;

2) дефинисања одговорности различитих учесника у железничком саобраћају;

3) израде заједничких безбедносних циљева и заједничких безбедносних метода са циљем веће хармонизације правила садржаних у националним прописима;

4) дефинисања заједничких начела за управљање и регулисање безбедности на железници и надзор над њом и др.

Доношење овог закона, којим је на потпуно нов начин уређена област безбедности и интероперабилности железнице утицаће на следеће заинтересоване стране: управљача железничке инфраструктуре; железничке превознике; железничку индустрију (произвођаче и ремонтере); органе државне управе; власнике и кориснике индустријског колосека; школске железничке центре; здравствене железничке центре; именована тела за оцену усаглашености; кориснике железничких услуга (грађани, привреда, шпедитери и др.), као и друге који учествују у процесу пружања услуга у железничком саобраћају.

Поред наведеног, Предлог закона има за циљ усклађивање са новим Законом о железници („Службени гласник РС”, број 45/13) и са тим законом чини неодвојиву целину у регулисању железничког саобраћаја на територији Републике Србије и услов је за његову пуну примену.

Не мање важно од претходно наведеног, Предлогом закона прецизирано је доношење подзаконских аката, јер 50 правилника, 86 упутстава и велики број других прописа који уређују област безбедности железничког саобраћаја донети су почевши од 1967. године и још увек су важећи, те ће се доношењем овог закона и доношењем подзаконских аката, који ће се донети на основу тог закона, као и укидањем непотребних и застарелих прописа, извршити целовито

правно уређивање области безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају.

### **Проблеми које овај закон треба да реши**

У току примене важећег Закона којим је уређена област безбедности у железничком саобраћају показало се да постоје разлике између услова који се односе на безбедност, што има утицаја на оптимално функционисање железничког саобраћаја.

С обзиром да је материја везана за безбедност железничког саобраћаја у појединим областима „пререгулисана“, а истовремено поједини сегменти уопште нису уређени иако за тим постоји потреба, доношењем новог закона којим ће се уредити област безбедности и интероперабилност железнице овакви недостаци ће бити отклоњени.

Такође, један од проблема који Предлог закона треба да реши представља непостојање овлашћења Дирекције за железнице за издавање одређених дозвола и сертификата, као и доношење подзаконских прописа који су неопходни за безбедно и несметано обављање железничког саобраћаја и дефинисања ближих услова за добијање поменутих дозвола и сертификата.

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

Предлогом закона предвиђене су одредбе које се односе на издавање дозвола, сертификата и овлашћења које ће издавати Дирекција за железнице у складу са прописима Европске уније, тако да ће на тај начин област безбедности и интероперабилности железнице бити регулисана у складу са европским нормама, што до сада није био случај.

Такође, овим законом дато је овлашћење Дирекцији за железнице за доношење одређених прописа од великог значаја за безбедност и интероперабилност железничког саобраћаја и обавеза извештавања са роковима, форматом и садржајем у складу са поменутих директивама Европске уније.

Доношењем наведеног закона хармонизоваће се услови за издавање одговарајућих дозвола, сертификата у области безбедности и интероперабилности железнице са релевантним прописима Европске уније.

Озбиљне несреће на железници су ретке. Међутим, оне могу имати катастрофалне последице и изазвати забринутост јавности за безбедносни утицај железничког система. Зато све такве несреће треба истражити са становишта безбедности како би се избегло њихово понављање, а резултате истрага треба ставити на располагање јавности. Остале несреће и инциденти могу да буду важни наговештаји да следе озбиљне несреће и о њима такође треба спровести безбедносне истраге када је то потребно, па је кроз Предлог закона о безбедности и интероперабилности железнице то и предвиђено.

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

С обзиром да је законска регулатива везана за ову област застарела и неусаглашена са прописима Европске уније, а у међувремену је Европска унија донела прописе којим су предвиђене велике измене и новине везане за област безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, било је неопходно доношење овог закона којим би се на нов начин уредила питања безбедности и уређење интероперабилности у железничком саобраћају, тако да није постојала могућност да се сви побројани проблеми реше без доношења новог закона.

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

Доношење новог закона којим ће бити уређена питања везана за безбедност и интероперабилност железнице и имплементираних европске норме у том виду саобраћаја представља једини начин за решавање проблема који су иманентни у садашњем стању у области железничког саобраћаја.

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

Одредбама члана 1. Предлога закона дефинисан је предмет закона.

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

Одредбама чл. 3, 4, 5. и 6. Предлога закона прописана је подела железничког система, уређена подела сваког од система (конвенционалног железничког система и железничког система великих брзина) са основним карактеристикама, као и подела подсистема (структурни и функционални подсистеми).

Одредбама члана 7. Предлога закона прописана је примена захтева за обезбеђење интероперабилности.

Одредбама члана 8. Предлога закона прописани су основни и посебни захтеви интероперабилности, где је за опште захтеве прописана обавеза испуњења, док се посебни захтеви односе на поједине подсистеме.

Одредбама чл. 9, 10. и 11. Предлога закона уређени су појам, област примене и одступање од примене Јединствених техничких прописа (у даљем тексту: ЈТП).

Одредбама члана 12. Предлога закона уређен је појам Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ), доношење и област примене ТСИ.

Одредбама чл. 13 - 17. Предлога закона прописано је стављање на тржиште, усаглашеност и погодност за употребу, оцењивање усаглашености и погодности за употребу, експлоатационо испитивање и неусаглашеност чинилаца интероперабилности са ЈТП/ТСИ.

Одредбама чл. 18 - 21. Предлога закона прописано је пуштање у рад подсистема, поступак верификације подсистема и декларација о верификацији, усаглашеност са ЈТП/ТСИ и националним техничким прописима и неусклађеност подсистема са основним захтевима.

Одредбама чл. 22 - 33. Предлога закона уређене су опште одредбе о дозволи за коришћење, издавање дозволе за тип возила, технички преглед возила, издавање дозвола за коришћење подсистема и чинилаца интероперабилности који су усклађени са ЈТП/ТСИ, издавање дозвола за коришћење возила која су усклађена са ЈТП/ТСИ, издавање додатних дозвола за коришћење за возила која су усклађена са ЈТП/ТСИ, издавање дозвола за коришћење подсистема који нису усклађени са ЈТП/ТСИ и елемената подсистема на које се примењују национални технички прописи, издавање дозвола за коришћење возила која нису усклађена са ЈТП/ТСИ, издавање додатних дозвола за коришћење возила која нису усклађена са ЈТП/ТСИ, изузеци од издавања додатне дозволе за коришћење возила, обнављање или унапређење структурног подсистема, чиниоца интероперабилности и елемената подсистема и одузимање и суспензија дозволе за коришћење возила.

Одредбама чл. 34, 35. и 36. Предлога закона прописано је вођење регистара железничких возила и инфраструктуре.

Одредбама чл. 37 - 43. Предлога закона уређено је управљање безбедношћу у железничком саобраћају кроз заједничке показатеље безбедности, заједничке безбедносне методе и заједничке безбедносне циљеве, пријављивање националних прописа за безбедност систем управљања безбедношћу и надзор над системима за управљање безбедношћу.

Одредбама чл. 44 - 53. Предлога закона прописан је појам, садржина и издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, који се односе и на индустријске железнице, као и признавање страног сертификата и одузимање сертификата.

Одредбама чл. 54 - 58. Предлога закона уређена је инфраструктура кроз техничке услове, уређеност простора за путнике, приступ до возова и службених места, одржавање подсистема инфраструктура, одвајање железничких пруга и мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи.

Одредбама чл. 59 - 61. Предлога закона прописани су технички услови за подсистем енергије, мере безбедности на електрифицираним пругама и одржавање подсистема енергија.

Одредбама чл. 62 - 66. Предлога закона прописана је контрола и управљање везано за сигнално-сигурносне уређаје, саобраћајну сигнализацију и железничку телекомуникациону мрежа.

Одредбама чл. 67 - 74. Предлога закона уређено је регулисање и управљање саобраћајем, које се односи на: пословни ред станице, састав воза, брзину воза, опремање и осветљавање воза, евиденције о возовима и нарочите пошиљке.

Одредбама чл. 75 - 83. Предлога закона прописани су технички услови за железничка возила, опремање железничких возила кочним уређајима за железничка возила, уређаји који се уграђују на железничка возила, уређаји и опрема вучних возила и уређаји, опрема путничких кола и одржавање возила.

Одредбама чл. 84 - 118. Предлога закона прописани су услови које морају испуњавати у стручном и здравственом погледу железнички радници, издавање дозвола за управљање вучним возилом, суспензија и одузимање дозволе, издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја, регистри и размена информација, забрана обављања послова железничког радника, испитивање алкохолисаности, радно време и одмори станичног и возног особља, унутрашњи надзор и службене ознаке и службено одело железничких радника, који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја.

Одредбама чл. 119 - 127. Предлога закона уређене су обавезе и овлашћења тела за истраге, истраживање узрока и последица несрећа и инцидената, извештаји и информације тела за истраге, обавезе управљача и железничких превозника при истрази несрећа и инцидената и спашавање људи, а такође је предвиђено да ће се оснивање тела за истрагу уредити посебним законом.

Одредбама чл. 128, 129. и 130. Предлога закона прописани су услови за укрштање железничких пруга и путева, пешачке или бициклистичке стазе и одржавање путних прелаза.

Одредбама чл. 131. и 132. Предлога закона прописан је унутрашњи ред у железничком саобраћају, као и ограничавање приступа и кретања путника, других лица и моторних и других возила на железничком подручју.

Одредбама члана 133. Предлога закона прописана је заштита железничке инфраструктуре и возила.

Одредбама члана 134 - 145. Предлога закона уређена је индустријска железница и индустријски колосек са поступком прикључења индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру, технички услови за индустријску железницу, индустријска железница узаног колосека, одржавање индустријског колосека, вучна возила на индустријском колосеку, истраживање несрећа и инцидента на индустријском колосеку, технички услови за индустријски колосек, узани и уплетени колосеци и туристичко - музејске железнице.

Одредбама члана 146. Предлога закона прописан је инспекцијски надзор над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона.

Одредбама чл. 147, 148. и 149. Предлога закона установљена су бића прекршаја, сходно диспозицијама прописаним у закону и одређене висине новчаних казни сходно закону којим су уређени прекршаји.

Одредбом члана 150. Предлога закона прописана је примена овог закона на железничке пруге које су изграђене до дана ступања на снагу овог закона.

Одредбама члана 151. Предлога закона прописан је општи рок за доношење прописа за извршавање овог закона од две године од дана ступања на снагу овог закона, а до доношења тих прописа примењиваће се прописи који су појединачно наведени у ставу 2. тог члана.

Одредбама члана 152. Предлога закона прописан је престанак важења одређених прописа које је донела Заједница југословенских железница.

Одредбама члана 153. Предлога закона прописано је да дозволе за коришћење железничких возила, делова и опреме за железничка возила, уређаја, делова и опреме за железничку инфраструктуру, које су издате до 1. јуна 2005. године остају на снази до истека рока важења који је означен у њима, односно до издавања одговарајућих појединачних правних аката који се доносе на основу овог закона и прописа донесених на основу њега, а најкасније 24 месеца од дана ступања на снагу овог закона.

Одредбом члана 154. Предлога закона прописано је да поступци који су покренути пре ступања на снагу овог закона буду окончани по прописима који су важили до дана ступања на снагу овог закона.

Одредбом члана 155. Предлога закона уређен је престанак важења Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени лист СРЈ”, бр. 60/98 и 36/99 и „Службени гласник РС”, број 101/05).

Одредбама члана 156. Предлога закона прописано је ступање на снагу овог закона и одложена примена одређених одредби овог закона, које се првенствено односе на обавезу извештавања Европске комисије.

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

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

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

Доношење овог закона по хитном поступку, у складу са чланом 167. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, број 20/12 - пречишћен текст), потребно је ради испуњења међународних обавеза и усклађивања прописа с прописима Европске уније. Наиме, доношењем Закона о железници, који је донет 22. маја 2013. године, измењено је правно уређење области железнице, што захтева хитно доношење закона којим ће се уредити безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају, као област која је неусклађена са важећим прописима Европске уније, тако да доношење овог закона представља једини начин за усклађивање прописа у области железничког саобраћаја са прописима Европске уније, чиме се истовремено испуњавају и међународне обавезе Републике Србије према Европској унији.

Такође, доношењем овог закона извршава се обавеза из Националног програмом за усвајање правних тековина ЕУ.

Потребно је, такође, имати у виду да Закон о железници и закон којим ће се уредити безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају чине неодвојиву целину у смислу правног и техничког регулисања железнице у Републици Србији, па га је потребно донети у најкраћем могућем року како би се обезбедила примена Закона о железници.

Имајући у виду да овај закон има велики значај за Републику Србију и важан је за дефинисање метода, услова и других елемената који се односе на безбедност и интероперабилност железнице предлажемо усвајање по хитном поступку.

## **VI. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ И ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ**

### **На кога и како ће утицати предложена решења у закону**

Решења у овом закону ће имати позитиван утицај на:

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

- привреду Републике Србије у целини, а посебно на железничку индустрију (произвођаче и ремонтере), и друге учеснике у делатности железничког саобраћаја, због тога што ће побољшавањем и заокруживањем правног уређивања тог вида саобраћаја у складу са легислативом Европске уније доћи до пораста интересовања за саобраћај железницама, како у Републици Србији тако и у оним европским земљама које имају интерес за одвијање железничког саобраћаја преко територије Републике Србије, са могућношћу конкурентности наших фирми и на европском тржишту, прихватањем дозвола за коришћење подсистема и чинилаца интероперабилности који су усаглашени са техничким прописима које доноси OTIF - ЈТП (као саставни део Конвенције о међународним железничким превозима - COTIF), односно техничке спецификације интероперабилности - ТСИ;

- Дирекцију за железнице, којој ће се овим законом бити дата овлашћења за доношење прописа од значаја за безбедност и интероперабилност железнице, као и за издавање одговарајућих дозвола и сертификата.

### **Какве трошкове ће примена закона створити грађанима и привреди (нарочито малим и средњим предузећима)**

Примена овог закона створиће трошкове грађанима и привреди који су везани за трошкове издавања дозвола и сертификата који се издају на основу овог закона, у виду такси чија је наплата предвиђена законом.

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

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

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

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

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

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

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

О Нацрту закона о безбедности железничког саобраћаја, у периоду од 10. до 17. маја 2011. године, на основу Програма јавне расправе који је донео Одбор за привреду и финансије, одржана је јавна расправа, и на тај начин сви заинтересовани субјекти имали су могућност да се изјасне и доставе сугестије и примедбе на овај закон. Наведени закон био је објављен и на сајту министарства надлежног за послове саобраћаја. Том приликом надлежном министарству достављене су примедбе Дирекције за инфраструктуру „Железнице Србије” а.д. и Синдиката железничара Србије. Примедбе Дирекције за инфраструктуру „Железнице Србије” а.д. су делимично прихваћене. Нису прихваћене примедбе које су се односиле на материју која није везана за овај закон и које су у супротностима са прописима Европске Уније, док су прихваћене примедбе које су се односиле на одредбе овог закона, везане за укрштање пруге и пута. Примедбе Синдиката железничара Србије нису прихваћене, јер су у супротности са захтевима Европске уније.

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

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

Након доношења овог закона Министарство саобраћаја и Дирекција за железнице започеће израду и доношење подзаконских аката, од којих је један део већ припремљен захваљујући помоћи ЕУ, односно експерата у оквиру пројеката које је финансирала ЕУ (Twinning пројеката). Такође, предвиђено је да, у извршавању овог закона „Железнице Србије” а.д. донесу акте за које су овлашћене законом како би наведени закон могао да има пуну примену.