

ZAKON

O INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNIČKOG SISTEMA

I. UVODNE ODREDBE

Predmet zakona

Član 1.

Ovim zakonom uređuju se uslovi koje treba da ispuni železnički sistem u Republici Srbiji u cilju postizanja njegove interoperabilnosti, koji se odnose na projektovanje, izgradnju, puštanje u rad, unapređenje, obnovu, eksploataciju i održavanje delova železničkog sistema, kao i na stručne kvalifikacije, zdravstvene i bezbednosne uslove koji se primenjuju na osoblje koje učestvuje u eksploataciji i održavanju železničkog sistema.

Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i vozila lake železnice i infrastrukturu koju isključivo koriste ta vozila.

Odredbe ovog zakona koje se odnose na tehničke uslove koje moraju da ispune infrastruktura i vozila ne primenjuju se na turističko-muzejske železnice i na muzejska vozila koja saobraćaju na javnoj železničkoj infrastrukturi.

Značenje pojedinih izraza

Član 2.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

1) *varijanta tipa vozila* je opcija za konfiguraciju tipa vozila koja je uspostavljena tokom prvog odobravanja tipa vozila ili promene postojećeg tipa vozila tokom njegovog životnog ciklusa koje zahtevaju novo odobrenje tipa vozila;

2) *verzija tipa vozila* je opcija za konfiguraciju tipa vozila ili varijante tipa vozila ili promene postojećeg tipa ili varijante tipa vozila tokom njegovog životnog ciklusa kao rezultat promene osnovnih projektovanih karakteristika koje ne zahtevaju novo odobrenje za tip vozila;

3) *dozvola za korišćenje* je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema;

4) *dozvola za tip vozila* je isprava kojom se potvrđuje da je tip železničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim propisima;

5) *dosije o održavanju* je dokumentacija koju za svako vozilo vodi lice zaduženo za održavanje i koja sadrži opštu tehničku dokumentaciju, dokumentaciju za održavanje i podatke o korišćenju železničkog vozila i radovima na njegovoj kontroli i održavanju;

6) *evropska specifikacija* je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;

7) *zamena u okviru održavanja* je bilo kakva izmena komponenti delovima identičnih funkcija i performansi u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja;

8) *železnička mreža* je skup železničkih pruga, stanica, terminala i svih stabilnih železničkih postrojenja potrebnih za osiguranje bezbednog i neprekidnog funkcionisanja železničkog sistema;

9) *železnički prevoznik* je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje

samo vuču. Železničkim prevoznikom smatra se i privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe;

10) *železnički sistem* je celina koju čine železnička mreža i železnička vozila;

11) *železničko vozilo* je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema;

12) *imalac železničkog vozila* je fizičko ili pravno lice, vlasnik ili korisnik železničkog vozila, koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;

13) *imenovano telo* je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;

14) *interoperabilnost železnice* je sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi;

15) *lice zaduženo za održavanje* je lice zaduženo za održavanje železničkog vozila, upisano u Nacionalni registar železničkih vozila;

16) *lice koje upravlja promenom* je nosilac dozvole za tip vozila, imalac železničkog vozila ili lice koje su oni odredili;

17) *mobilni podsistemi* su podsistem vozna sredstva i podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija – deo u vozilu;

18) *naručilac* je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema;

19) *nacionalni propisi* su svi propisi doneti u Republici Srbiji, koji sadrže zahteve u vezi bezbednosti železnice ili tehničke zahteve koji se primenjuju na železničke prevoznike, upravljače infrastrukture ili treća lica; nacionalni propisi ne obuhvataju tehničke specifikacije interoperabilnosti;

20) *nosilac dozvole za tip vozila* je fizičko ili pravno lice koje je podnelo zahtev i dobilo odobrenje za tip vozila ili njegov pravni naslednik;

21) *obnova podsistema* je veća zamena na podsistemu ili delu podsistema kojom se ne menjaju njegove osnovne karakteristike;

22) *ovlašćeni zastupnik* je svako pravno ili fizičko lice sa sedištem u Republici Srbiji koje je proizvođač ili naručilac pismeno ovlastio da u njegovo ime obavlja određene radnje;

23) *osnovni zahtevi* su svi uslovi koje treba da ispune železnički sistem, podsistemi, činioci interoperabilnosti i elementi strukturnih podsistema, uključujući i interfejse;

24) *osnovni parametri* su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u odgovarajućim tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;

25) osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću je svaka osoba koja ima trajno ili privremeno telesno, duševno, intelektualno ili oštećenje čula koje, u interakciji s različitim preprekama, može ometati tu osobu da potpuno i efikasno koristi prevoz na ravnopravnoj osnovi sa ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prevozu smanjena zbog starosti;

26) *otvorena pitanja* označavaju tehničke aspekte vezane za osnovne zahteve koji nisu eksplicitno obuhvaćeni tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;

27) *ocenjivanje usaglašenosti* je postupak kojim se dokazuje da li su ispunjeni zahtevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsistem, lice ili telo;

28) *pogodnost za upotrebu* je sposobnost proizvoda da dostigne i zadrži zahtevane performanse tokom životnog veka;

29) *podnosilac zahteva* je fizičko ili pravno lice koje traži odobrenje, bez obzira da li se radi o železničkom prevozniku, upravljaču infrastrukture ili bilo kom drugom licu ili pravnom subjektu, kao što su proizvođač, naručilac, njihov ovlašćeni zastupnik, vlasnik ili imalac;

30) *područje upotrebe* označava železničku mrežu ili mreže jedne ili više država na kojima se namerava da se upotrebljava železničko vozilo;

31) *podsystemi* su strukturni ili funkcionalni delovi železničkog sistema;

32) *postojeći železnički sistem* je struktura sastavljena od železničkih pruga i stabilnih postrojenja postojeće železničke mreže, kao i od vozila svih vrsta i porekla koja saobraćaju po toj infrastrukturi;

33) *prijavljeno telo* je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak EZ verifikacije podsystema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz železnicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;

34) *prihvatljiv nacionalni način postizanja usklađenosti* označava neobavezujuća mišljenja koja izdaje nadležni organ u cilju definisanja načina postizanja usklađenosti s nacionalnim propisima;

35) *proizvod* je rezultat proizvodnog procesa i uključuje činioce interoperabilnosti, elemente strukturnih podsystema i podsysteme;

36) *proizvođač* je svako fizičko ili pravno lice koje proizvodi proizvod u obliku činilaca interoperabilnosti, elemenata podsystema, podsystema ili vozila ili koje naručuje projektovanje ili proizvodnju proizvoda i koje taj proizvod stavlja na tržište pod svojim imenom ili zaštitnim znakom;

37) *projekat u poodmakloj fazi razvoja* je projekat čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj bi promena tehničkih specifikacija ugrozila održivost planiranog projekta;

38) *projektovano radno stanje* podrazumeva uobičajeni način rada i predvidljive otežane uslove rada (uključujući trošenje) u obimu i pod uslovima upotrebe navedenim u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju;

39) *puštanje u rad* su sve radnje kojima se podsistem stavlja u operativnu upotrebu;

40) *serija železničkih vozila* je određeni broj identičnih železničkih vozila jednog tipa;

41) *specifični slučajevi* su delovi železničkog sistema koji zahtevaju posebne odredbe u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, privremenog ili trajnog karaktera, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (železničke pruge i železničke mreže koje su izolovane od ostatka železničke mreže, tovarni profil, širina koloseka,

razmak osa koloseka, železnička vozila koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl);

42) *stabilni podsistemi* su podsystem infrastruktura, podsystem energija i podsystem kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo;

43) *stavljanje na tržište* je prvo stavljanje na tržište činioca interoperabilnosti, podsystema ili vozila koje je spremno da funkcioniše u projektovanom stanju upotrebe;

44) *telo za ocenjivanje usaglašenosti* je telo koje je prijavljeno ili imenovano kao telo odgovorno za poslove ocenjivanja usaglašenosti, uključujući kalibraciju, ispitivanje, sertifikaciju i provere;

45) *tehnička dokumentacija* je dokumentacija koja sadrži sve neophodne dokumente o karakteristikama podsystema i, kad je potrebno, sve dokumente o sertifikaciji činilaca interoperabilnosti; tehnička dokumentacija takođe treba da sadrži sve uslove korišćenja i ograničenja i sva uputstva za opsluživanje, stalno ili rutinsko praćenje, podešavanje i održavanje;

46) *tehnička specifikacija* je dokument kojim se utvrđuju tehnički zahtevi koje mora da ispuni proizvod, podsystem, proces ili usluga;

47) *tip vozila* obuhvata osnovne projektne karakteristike železničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa ili sertifikatom o ispitivanju projekta, opisanim u odgovarajućim modulima za verifikaciju;

48) *unapređenje podsystema* je značajnija izmena podsystema ili dela podsystema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike i koja zahteva izmenu tehničke dokumentacije koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji;

49) *upravljanje konfiguracijom* je sistematski organizacioni, tehnički i administrativni postupak koji je uspostavljen za celi životni ciklus vozila i/ili tipa vozila kojim se obezbeđuje da se doslednost dokumentacije i sledivost promena uspostave i održavaju tako da:

(1) su ispunjeni zahtevi iz merodavnih propisa,

(2) se promene nadziru i dokumentuju u tehničkoj dokumentaciji ili dokumentaciji koja se prilaže uz izdato odobrenje,

(3) su informacije i podaci ažurni i tačni,

(4) su odgovarajuće strane obaveštene o promenama, kada je to potrebno;

50) *upravljač infrastrukture* je društvo kapitala (društvo sa ograničenom odgovornošću ili akcionarsko društvo) ili preduzetnik koji je ovlašćen za uspostavljanje, upravljanje i održavanje javne železničke infrastrukture ili infrastrukture industrijske železnice, uključujući regulisanje i upravljanje saobraćajem i podsystemom kontrola, upravljanje i signalizacija;

51) *harmonizovani standard* je standard, odnosno tehnička specifikacija, koji je usvojen od Evropskog komiteta za standardizaciju (CEN) ili Evropskog komiteta za elektrotehničku standardizaciju (CENELEC) kao priznatih nadležnih tela i koji je razvijen na zahtev, odnosno po mandatu Evropske komisije, a koji je objavljen kao nacionalni standard (bez ikakvih izmena) od strane nacionalnih organizacija za standardizaciju;

52) *čnilac interoperabilnosti* je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsystem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno; pojam činioca obuhvata opipljive i neopipljive delove kao što je softver.

Izrazi upotrebljeni u ovom zakonu, koji nisu definisani u stavu 1. ovog člana, imaju značenje određeno zakonom kojim se uređuje železnica i zakonom kojim se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja.

II. INTEROPERABILNOST

1. Železnički sistem

Član 3.

Železnički sistem može da bude:

- 1) konvencionalni železnički sistem, projektovan za brzine do 200 km/h;
- 2) železnički sistem za velike brzine, projektovan za brzine veće od 200 km/h.

Železnički sistem čine:

- 1) železnička mreža;
- 2) železnička vozila.

Železnička mreža

Član 4.

Železničku mrežu čine:

- 1) posebno izgrađene pruge za velike brzine opremljene za brzine od 250 km/h ili veće;
- 2) posebno unapređene pruge za velike brzine opremljene za brzine reda od oko 200 km/h;
- 3) posebno unapređene železničke pruge za velike brzine sa posebnim tehničkim karakteristikama, na kojima brzina mora da bude prilagođena usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja. Ova kategorija, takođe, uključuje železničke pruge koje spajaju mreže železničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, železničke pruge na području železničkih službenih mesta (u daljem tekstu: službeno mesto), priključne železničke pruge za terminale, depoe, i sl. na kojima vozila za velike brzine saobraćaju konvencionalnim brzinama;
- 4) konvencionalne pruge namenjene za prevoz putnika;
- 5) konvencionalne pruge namenjene za mešoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe);
- 6) konvencionalne pruge namenjene za prevoz robe;
- 7) čvorišta za prevoz putnika;
- 8) čvorišta za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale;
- 9) pruge koje spajaju elemente iz tač. 1) – 8) ovog stava.

Železnička mreža uključuje sisteme upravljanja saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, tehnička postrojenja za obradu podataka i telekomunikacije predviđene za daljinski prevoz putnika i robe u cilju bezbednog i usklađenog odvijanja saobraćaja i efikasnog upravljanja saobraćajem.

Železnička vozila

Član 5.

Železnička vozila obuhvataju sva vozila koja saobraćaju na celoj železničkoj mreži ili nekom njenom delu:

1) lokomotive i putnička vozna sredstva, uključujući dizel i elektro lokomotive, dizel i elektro motorne vozove sa sopstvenim pogonom i putnička kola;

2) teretna kola, uključujući niskopodna kola projektovana za celu mrežu i kola projektovana za prevoz kamiona;

3) železnička vozila za posebne namene kao što su pružna vozila, vozila za ispitivanje i održavanje pruga i sl.

Železnička vozila obuhvataju i vozila posebno projektovana za saobraćaj na različitim tipovima pruga velikih brzina navedenih u članu 4. ovog zakona.

Podsistemi

Član 6.

Železničke sisteme čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

Strukturni podsistemi su:

1) infrastruktura – železnički koloseci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl) i pripadajuća infrastruktura u službenim mestima (peroni, područja pristupa, uključujući i delove namenjene licima sa smanjenom pokretljivošću i sl), bezbednosna i zaštitna oprema;

2) energija – uređaji namenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i pružnu opremu za merenje potrošnje električne energije;

3) kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo – sva oprema postavljena duž železničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbednost kao i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;

4) kontrola, upravljanje i signalizacija – deo u vozilu – oprema u vozilu koja je potrebna da se osigura bezbednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;

5) vozna sredstva – struktura, sistemi kontrole i upravljanja za svu voznu opremu, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za merenje potrošnje električne energije u vozilu, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrtno postolje, osovine i sl) i vešanje, vrata, interfejs čovek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.

Funkcionalni podsistemi su:

1) regulisanje i upravljanje saobraćajem – postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podсистema u toku redovnog ili otežanog rada, posebno uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;

2) održavanje – postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih delova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbeđenja interoperabilnosti železničkog sistema i garantovanja zahtevanih performansi;

3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:

(1) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i u toku vožnje, sisteme za rezervaciju i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između železnice i drugih vidova saobraćaja,

(2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.

2. Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti

Član 7.

Železnički sistem, podsistemi, činioci interoperabilnosti i elementi strukturnih podсистema moraju ispunjavati osnovne zahteve.

Osnovni zahtevi

Član 8.

Osnovni zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahteve.

Opšti zahtevi koje mora da ispuni železnički sistem su:

1) bezbednost:

(1) projektovanje, gradnja ili sklapanje, održavanje i praćenje komponenti bitnih za bezbednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, moraju da osiguraju bezbednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući ciljeve za specifične pogoršane uslove,

(2) parametri vezani za kontakt točak/šina moraju da ispunjavaju zahteve stabilnosti koji obezbeđuju bezbedno kretanje najvećom dozvoljenom brzinom, a parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dozvoljenoj brzini,

(3) korišćene komponente moraju tokom veka upotrebe da izdrže sva predviđena normalna ili granična opterećenja; pogodnim sredstvima mora da se obezbedi da se posledice nepredviđenih otkaza održe u određenim granicama,

(4) projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor korišćenih materijala moraju da budu takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i dejstva vatre i dima,

(5) svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora da bude tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predvidiv način, čak i ako korišćenje nije u skladu sa datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbednost lica koja njime rukuju;

2) pouzdanost i dostupnost – praćenje i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovani, izvedeni i kvantifikovani tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;

3) zdravlje – materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su sa njima u dodiru, ne mogu da se koriste u vozovima i na železničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, obrade i koriste tako da se ograniči emitovanje štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;

4) zaštita životne sredine:

(1) uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija železničkog sistema imaju na životnu sredinu mora se proceniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu sa propisima kojima se uređuje procena uticaja na životnu sredinu,

(2) materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spreče emitovanje dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara,

(3) vozna sredstva i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni tako da se postigne elektromagnetna kompatibilnost sa postrojenjima i uređajima javnih i privatnih mreža koje bi mogli da ometaju,

(4) projektovanje i eksploatacija železničkog sistema ne smeju dovesti do nedozvoljenog nivoa buke u područjima u blizini železničke infrastrukture kao ni u upravljačnici vučnog vozila,

(5) eksploatacija železničkog sistema ne sme da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture koje se održava u skladu sa propisima;

5) tehnička usklađenost – tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno, kao i sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu, što uključuje i bezbednu integraciju podsistema koji čine vozilo sa infrastrukturom. Ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu na određenim delovima mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rešenja kojima se obezbeđuje ta usklađenost u nekom budućem periodu;

6) pristupačnost – podsistemi infrastrukture i voznih sredstava moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u cilju obezbeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primenom odgovarajućih mera. Ovo uključuje projektovanje, izgradnju, obnovu, unapređenje, održavanje i eksploataciju predmetnih delova podsistema koji su pristupačni javnosti. Podsystem regulisanja i upravljanja saobraćajem i podsystem telematskih aplikacija za prevoz putnika moraju da predvide neophodnu funkcionalnost potrebnu za olakšavanje pristupa osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja i uklanjanjem, kao i primenom odgovarajućih mera.

Posebni zahtevi za pojedine podsisteme su:

1) infrastruktura:

(1) bezbednost:

– moraju da se preduzmu odgovarajuće mere da se spreči neovlašćeni pristup ili neželjeni upadi u postrojenja,

– potrebno je da se preduzmu mere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložena lica, posebno pri prolasku vozova kroz službena mesta,

– infrastruktura koja je dostupna javnosti mora da bude projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik po bezbednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl),

– moraju da se donesu odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim tunelima i na vijaduktima;

(2) pristupačnost – delovi podsistema infrastruktura koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću;

2) energija:

(1) bezbednost – eksploatacija sistema za snabdevanje energijom ne sme da ugrozi bezbednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz železničku prugu i trećih lica),

(2) zaštita životne sredine – rad sistema za snabdevanje električnom ili toplotnom energijom ne može da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica,

(3) tehnička usklađenost – sistemi za snabdevanje električnom/toplotnom energijom moraju da budu takvi da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi a sistemi za snabdevanje električnom energijom moraju da budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;

3) kontrola, upravljanje i signalizacija:

(1) bezbednost:

– postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu,

– sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozova i u otežanim uslovima;

(2) tehnička usklađenost:

– nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade ili razviju posle usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema,

– uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju da omoguće redovan rad u okviru zadatih uslova u celom železničkom sistemu;

4) vozna sredstva:

(1) bezbednost:

– struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,

– električna oprema ne sme da ugrozi bezbednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,

– tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom železničke pruge, objekata na pruzi i signalnih sistema,

– potrebno je da se preduzmu mere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,

– u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obaveste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim,

– mora se osigurati bezbednost putnika koji ulaze ili izlaze iz voza a sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbednost putnika,

– moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti,

– moraju da se donesu odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim tunelima,

– obavezno se ugrađuje sistem osvetljenja u slučaju opasnosti dovoljne snage i kapaciteta,

– vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima,

– putnicima se daju lako razumljive i sveobuhvatne informacije o pravilima koja se na njih primenjuju, u stanicama, kao i u vozovima;

(2) pouzdanost i dostupnost – vitalna oprema vozila, trčeći, vučni i kočioni uređaj, kao i kontrolno-upravljački sistem moraju da budu projektovani tako da u specifičnim otežanim situacijama omoguće vozu nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja će se i dalje koristiti;

(3) tehnička usklađenost:

– električna oprema mora da bude usklađena sa radom postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,

– kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje struje moraju da omogućavaju vozovima kretanje po železničkom sistemu sa odgovarajućim sistemom napajanja električnom energijom,

– karakteristike voznih sredstava moraju da budu takve da omoguće kretanje na svim predviđenim železničkim prugama, uzimajući u obzir klimatske uslove;

(4) nadzor – vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija. Podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu usklađeni;

(5) pristupačnost – delovi podsistema voznih sredstava koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću;

5) održavanje:

(1) zdravlje i bezbednost – rad tehničkih postrojenja i postupci na mestima gde se obavlja održavanje moraju da omoguće bezbedan rad podsistema i ne smeju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbednost lica,

(2) zaštita životne sredine – rad tehničkih postrojenja i postupci na mestima gde se obavlja održavanje ne smeju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,

(3) tehnička usklađenost – postrojenja za održavanje voznih sredstava moraju da omoguće izvođenje radova na bezbedan, neškodljiv i nesmetan način na svim voznim sredstvima za koja su projektovana;

6) regulisanje i upravljanje saobraćajem:

(1) bezbednost:

– usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora da bude takva da omogućava bezbedan rad, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih usluga prevoza i usluga prevoza u Republici Srbiji,

– radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da obezbeđuju visok nivo bezbednosti,

(2) pouzdanost i dostupnost – radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da omogućuju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema,

(3) tehnička usklađenost – usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem

moraju da omoguće efikasan rad u železničkom sistemu, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih usluga prevoza i usluga prevoza u Republici Srbiji,

(4) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere kako bi se propisima za kojim se uređuje železnički saobraćaj predvidelo obezbeđivanje pristupa osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću;

7) telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:

(1) tehnička usklađenost – osnovni zahtevi za telematske aplikacije osiguravaju minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, posebno u smislu tehničke usklađenosti. Kod tih aplikacija potrebno je da se obezbedi:

– da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom poverljivih poslovnih informacija,

– da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama,

(2) pouzdanost i dostupnost – metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da obezbede njihovu efikasnost i kvalitet usluga,

(3) zdravlje – interfejsi između korisnika i sistema moraju da budu u skladu sa minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite,

(4) bezbednost – za memorisanje ili prenos odgovarajućih informacija u vezi sa bezbednošću moraju da se obezbede odgovarajući nivoi integriteta i pouzdanosti,

(5) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere da telematske aplikacije za usluge u prevozu putnika obezbeđuju potrebnu funkcionalnost tako da budu pristupačne osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

3. Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Pojam

Član 9.

Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije kojima je obuhvaćen svaki podsistem ili deo podsistema železničkog sistema u cilju ispunjavanja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema.

Za svaki podsistem izrađuje se po jedna TSI. Prema potrebi, jedan podsistem može da bude obuhvaćen sa više TSI, a jedna TSI može da obuhvata nekoliko podsistema.

Podsistemi moraju da budu usaglašeni sa TSI i nacionalnim propisima na snazi u trenutku njihovog puštanja u rad, unapređenja ili obnove, u skladu sa ovim zakonom. Ova usaglašenost treba trajno da se održava dok se svaki podsistem koristi.

Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) objavljuje TSI u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

Oblast primene

Član 10.

TSI se primenjuju na novoizgrađena, unapređena ili obnovljena vozila namenjena saobraćaju na javnoj železničkoj infrastrukturi Republike Srbije i u međunarodnom saobraćaju, kao i na novoizgrađene, unapređene ili obnovljene železničke pruge javne železničke infrastrukture Republike Srbije.

TSI se mogu primenjivati i na industrijske koloseke i industrijske železnice i na vozila koja se na njima koriste.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja u saradnji sa Direkcijom donosi plan implementacije TSI za Republiku Srbiju.

Izuzetno od stava 1. ovog člana TSI ne moraju da se primenjuju ukoliko se projekat realizuje fazno, odnosno po deonicama, ali moraju biti primenjene po završetku svih radova na kompletnoj pruzi od početne stanice do krajnje stanice, u skladu sa propisom kojim se uređuje kategorizacija železničkih pruga koje pripadaju javnoj železničkoj infrastrukturi.

Odstupanje od primene TSI

Član 11.

Odstupanje od primene TSI ili njihovih delova je dozvoljeno u sledećim slučajevima:

1) za predloženi novi podsistem ili njegov deo, za unapređenje ili obnovu postojećeg podsistema ili njegovog dela ili za bilo koji element iz člana 1. stav 1. ovog zakona koji je u poodmakloj fazi razvoja projekta ili je predmet ugovora o izvođenju radova koji se sprovodi na dan početka primene odgovarajuće TSI;

2) ako posle nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu železničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju delimičnu ili potpunu primenu odgovarajućih TSI; u tom slučaju odstupanje od primene TSI ograničeno je na period potreban za obnovu mreže;

3) za svako predloženo unapređenje, obnovu ili proširenje postojećeg podsistema ili njegovog dela, ukoliko bi primena TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta i/ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji (npr. tovarni profil, širina koloseka, međukolosečno rastojanje ili sistem napajanja električnom energijom).

U slučajevima odstupanja od TSI iz stava 1. ovog člana primenjuju se nacionalni propisi.

U slučajevima iz stava 1. tačka 1) ovog člana, naručilac je u obavezi da u roku od deset meseci od donošenja svake TSI dostavi ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo) spisak projekata koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja, a Ministarstvo u roku od 12 meseci od donošenja svake TSI, dostavlja Evropskoj komisiji spisak projekata u Republici Srbiji, koji su po njegovom mišljenju, u poodmakloj fazi razvoja.

U slučajevima iz stava 1. tač. 1) i 2) ovog člana, Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji odluku da neće primenjivati jednu ili više TSI ili njenih delova.

U slučajevima iz stava 1. tač. 1) i 3) ovog člana naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi Ministarstvu zahtev za odstupanje, uz koji se prilaže dokumentacija kojom se obrazlaže razlog za odstupanje i navode odredbe nacionalnog propisa koje će se primenjivati umesto TSI.

Ministarstvo propisuje podatke koje sadrži zahtev za odstupanje od primene TSI iz stava 5. ovog člana, format i način dostave zahteva i obrazac za predstavljanje projekta u poodmakloj fazi razvoja.

4. Činioci interoperabilnosti

Stavljanje na tržište

Član 12.

Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

1) obezbeđuju da se u okviru železničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju osnovne zahteve iz člana 8. ovog zakona;

2) se koriste u oblasti za koju su namenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.

Odredba stava 1. ovog člana ne sprečava stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprečavati stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu.

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu

Član 13.

Činilac interoperabilnosti ispunjava osnovne zahteve ako je u skladu sa uslovima navedenim u odgovarajućoj TSI ili pripadajućoj evropskoj specifikaciji razvijenoj u cilju usklađivanja sa tim uslovima.

Deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu potvrđuje se da je činilac interoperabilnosti podvrgnut postupku ocenjivanja usaglašenosti ili postupku ocene pogodnosti za upotrebu, propisanim u odgovarajućoj TSI.

Uz deklaraciju o usaglašenosti, kada to zahteva TSI, prilaže se sertifikat o usaglašenosti činioca interoperabilnosti, posmatranog izolovano, sa tehničkim specifikacijama, koji izdaje prijavljeno telo.

Uz deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, kada to zahteva TSI, prilaže se sertifikat o pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti u svom železničkom okruženju, naročito kada su u pitanju funkcionalni zahtevi, a koji izdaje prijavljeno telo.

Deklaracije iz stava 2. ovog člana potpisuje i datira proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik.

Rezervni delovi za podsisteme koji su pušteni u rad pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI mogu se ugraditi u ove podsisteme, a bez primene postupaka iz stava 2. ovog člana.

U TSI se može predvideti prelazni period za železničke proizvode koji su u njima određeni kao činioci interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište pre stupanja na snagu TSI. Takvi činioci interoperabilnosti moraju ispunjavati zahteve propisane članom 12. stav 1. ovog zakona.

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti

Član 14.

Radi izdavanja deklaracije o usaglašenosti ili deklaracije o pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji primenjuje odredbe ovog zakona, podzakonskih akata i odgovarajućih TSI.

Kada to zahteva TSI, ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavlja prijavljeno telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.

Zahtev za ocenjivanje pogodnosti za upotrebu može se podneti posle izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Osnov za ocenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti je eksploataciono ispitivanje.

Radi ocene pogodnosti za upotrebu činioce interoperabilnosti prijavljenom telu mora da se omogućiti praćenje podsistema u koji je činilac interoperabilnosti ugrađen.

Ocenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavezno je ako je propisano odgovarajućim TSI.

Ako ocenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti nije propisano odgovarajućim TSI, to ocenjivanje može da se obavi po zahtevu proizvođača.

Podnosilac zahteva plaća cenu usluga upravljaču infrastrukture, odnosno železničkom prevozniku za obavljanje eksploatacionog ispitivanja.

Visina cene iz stava 8. ovog člana zavisi od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, odgovara realnim troškovima upravljača infrastrukture, odnosno železničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita.

Prijavljeno telo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu činilaca interoperabilnosti izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, nakon čega proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Kada se na činioce interoperabilnosti primenjuju propisi koji se odnose na usaglašenost i pogodnost za upotrebu, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži konstataciju da činioce interoperabilnosti ispunjavaju i zahteve tih propisa.

Isprave o usaglašenosti izdate u drugim državama u skladu sa međunarodnim sporazumom koji se primenjuje na Republiku Srbiju i koje su izdala tela prijavljena Generalnom sekretaru OTIF-a, važe u Republici Srbiji.

Isprave o usaglašenosti izdate u drugim državama u skladu sa međunarodnim sporazumom koji se primenjuje na Republiku Srbiju i koje su izdala tela prijavljena Evropskoj komisiji, važe u Republici Srbiji.

Ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne postupi u skladu sa odredbama st. 1. i 10. ovog člana, onda je te obaveze dužno da ispuni lice koje činioce interoperabilnosti stavlja na tržište.

Odredba stava 14. ovog člana primenjuje se i na lice koje sklupa činioce interoperabilnosti ili njihove delove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za sopstvene potrebe.

Ukoliko ustanovi da su deklaracije nepropisno sastavljene, Direkcija će preduzeti mere da se činilac interoperabilnosti ne stavi na tržište i zahtevaće od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Republici Srbiji da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti na način propisan ovim zakonom.

Direkcija propisuje način i module za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti koji podležu ocenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, sadržinu i obrazac sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti i sadržinu i obrazac deklaracije o pogodnosti za upotrebu.

Neusaglašenost sa osnovnim zahtevima

Član 15.

Ukoliko utvrdi da činilac interoperabilnosti obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište trenutno ne ispunjava osnovne zahteve za predviđenu upotrebu, Direkcija će rešenjem ograničiti njegovo područje primene, zabraniti njegovu upotrebu, naložiti njegovo povlačenje sa tržišta ili ga opozvati.

Direkcija bez odlaganja obaveštava Evropsku komisiju, Agenciju Evropske unije za železnice (u daljem tekstu: Agencija) i države članice Evropske unije o preduzetim merama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusaglašenosti:

- 1) neispunjenje osnovnih zahteva;
- 2) nepravilna primena evropskih specifikacija u slučaju gde se one primenjuju;
- 3) neadekvatnost evropskih specifikacija.

Direkcija o preduzetim merama iz stava 2. ovog člana bez odlaganja obaveštava i države ugovornice OTIF-a.

Ako se pokaže da činilac interoperabilnosti za koji je izdata deklaracija o usaglašenosti nije usklađen sa osnovnim zahtevima, protiv prijavljenog tela koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti i protiv lica koje je sastavilo deklaraciju primenjuju se odredbe ovog zakona o prekršajima i prekršajnoj odgovornosti.

O preduzetim merama iz stava 3. ovog člana obaveštavaju se Evropska komisija, Agencija i države članice Evropske unije.

O preduzetim merama iz stava 3. ovog člana obaveštavaju se države ugovornice OTIF-a.

Rešenje o preduzetim merama iz stava 1. ovog člana dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom telu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

Rešenje o preduzetim merama konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

5. Elementi strukturnih podsistema na koje se primenjuju nacionalni propisi

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu

Član 16.

Direkcija propisuje elemente strukturnih podsistema koji podležu ocenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, način i module za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, sadržinu i obrazac sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti i sadržinu i obrazac deklaracije o pogodnosti za upotrebu.

Zahtev za ocenjivanje pogodnosti za upotrebu može se podneti posle izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Ocenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema obavezno je ako je propisano odgovarajućim nacionalnim propisima.

Ako ocenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema nije propisano odgovarajućim nacionalnim propisima, to ocenjivanje može da se obavi po zahtevu proizvođača.

Osnov za ocenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema je eksploataciono ispitivanje.

Podnosilac zahteva plaća cenu usluga upravljaču infrastrukture, odnosno železničkom prevozniku za obavljanje eksploatacionog ispitivanja.

Visina cene iz stava 6. ovog člana zavisi od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, odgovara realnim troškovima upravljača infrastrukture, odnosno železničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita.

Odredbe člana 12. ovog zakona shodno se primenjuju na stavljanje na tržište elemenata strukturnih podsistema.

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema

Član 17.

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema obavlja imenovano telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.

Imenovano telo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu elementa strukturnog podsistema izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu. Nakon izdavanja tih sertifikata, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Kada se na elemente strukturnih podsistema primenjuju propisi koji se odnose na usaglašenost i pogodnost za upotrebu, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži konstataciju da elementi strukturnih podsistema ispunjavaju i zahteve tih propisa.

Imenovano telo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o usaglašenosti i sertifikatima o pogodnosti za upotrebu koja sadrži:

- 1) broj izdatog sertifikata;
- 2) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 3) naziv elementa strukturnog podsistema za koji se izdaje sertifikat;
- 4) datum izdavanja sertifikata;
- 5) rok važenja sertifikata.

Za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu plaća se taksa.

Visina takse za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana utvrđena je zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Ukoliko se utvrdi da element strukturnog podsistema obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahteve tokom predviđene upotrebe, Direkcija će ograničiti njegovo područje primene, zabraniti njegovu upotrebu, naložiti njegovo povlačenje sa tržišta ili ga opozvati

Rešenje o preduzetim merama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i imenovanom telu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

6. Podsystemi

Slobodno kretanje podsystema

Član 18.

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili ometati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsystema koji čine deo železničkog sistema i ispunjavaju osnovne zahteve, a posebno se ne može zahtevati ponovno obavljanje provera koje su već izvršene:

- 1) u okviru postupka za sticanje deklaracije o verifikaciji;
- 2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, u cilju verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtevima u identičnim radnim uslovima.

Dodatne provere se mogu zahtevati samo kada Direkcija, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da strukturni podsystem nije u celini usklađen sa odredbama ovog zakona ili zakona kojim se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja i ne ispunjava sve osnovne zahteve.

Postupak verifikacije podsystema i deklaracija o verifikaciji podsystema

Član 19.

Verifikacija podsystema je postupak u kome prijavljeno telo proverava i potvrđuje izdavanjem sertifikata o verifikaciji da podsystem ispunjava osnovne zahteve i da je u skladu sa TSI.

Sertifikat o verifikaciji sadrži upućivanje na TSI u odnosu na koje je usaglašenost ocenjena.

Odredba stava 1. ovog člana ne dovodi u pitanje obavezu podnosioca zahteva da ispuni i uslove propisane drugim propisima i izvrši verifikacije koje zahtevaju drugi propisi.

Kada nije ocenjena usaglašenost podsystema sa svim odgovarajućim TSI (npr. u slučaju odstupanja, delimične primene TSI kod unapređenja ili obnove, prelaznog razdoblja u TSI ili u specifičnom slučaju), u sertifikatu o verifikaciji navodi se precizno upućivanje na TSI ili njihove delove čiju usaglašenost prijavljeno telo nije ispitalo u toku postupka verifikacije.

U cilju izdavanja deklaracije o verifikaciji podsystema koja je neophodna za puštanje podsystema u rad, podnosilac zahteva bira telo kome će podneti zahtev za verifikaciju podsystema. Podnosilac zahteva može da bude naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.

Prijavljeno telo proverava podsystem, ili određene delove podsystema, u svakoj od sledećih faza:

- 1) projektovanje;
- 2) izgradnja podsystema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsystema;
- 3) konačno ispitivanje podsystema i njegovo prihvatanje pre puštanja u rad.

Prijavljeno telo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i registrima iz čl. 47 – 49. ovog zakona, vrši i verifikaciju interfejsa, odnosno proveru i ocenjivanje postupaka projektovanja i proizvodnje tog podsystema, kao i usklađenost predmetnog podsystema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Svako prijavljeno telo koje učestvuje u verifikaciji podsistema sastavlja dokumentaciju koja obuhvata obim njegovih aktivnosti.

Podnosilac zahteva sastavlja deklaraciju o verifikaciji podsistema pošto prijavljeno telo izda sertifikat o verifikaciji.

Podnosilac zahteva dužan je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema.

Tehnička dokumentacija iz stava 10. ovog člana sadrži podatke vezane za karakteristike podsistema, za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa opsluživanjem, praćenjem, podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sva dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.

U deklaraciji o verifikaciji podsistema podnosilac zahteva izjavljuje pod svojom isključivom odgovornošću da podsystem ispunjava zahteve ovog zakona, TSI i primenjivih nacionalnih propisa. Podnosilac zahteva potpisuje i datira deklaraciju o verifikaciji.

Podnosilac zahteva mora da čuva kopiju tehničke dokumentacije koja se prilaže deklaraciji o verifikaciji tokom celog radnog veka podsistema, koja na zahtev mora da se pošalje nadležnim telima država članica Evropske unije i Agenciji.

Podnosilac zahteva kopiju tehničke dokumentacije iz stava 13. ovog člana mora da pošalje i nadležnim telima država ugovornica OTIF-a.

U slučaju modifikacije podsistema obuhvaćenog sertifikatom o verifikaciji, prijavljeno telo sprovodi samo ispitivanja i testiranja koja su relevantna i nužna, odnosno ocena se odnosi samo na delove podsistema koji su promenjeni i njihove interfejs prema nepromenjenim delovima podsistema.

U slučaju obnove ili unapređenja podsistema koje za posledicu ima izmenu tehničke dokumentacije i koje utiče na validnost već sprovedenih postupaka verifikacije, podnosilac zahteva procenjuje potrebu za novom deklaracijom o verifikaciji.

Ako odgovarajuća TSI to omogućava, prijavljeno telo može izdati sertifikate o verifikaciji za jedan ili više podsistema ili određenih delova tih podsistema.

Ako podnosilac zahteva to traži, verifikacije mogu da se sprovedu za delove podsistema ili mogu da budu ograničene na određene faze postupka verifikacije (projektovanje, uključujući tipska ispitivanja, odnosno izgradnju ili proizvodnju), celog podsistema kao i njegovih delova, pri čemu se rezultati verifikacije dokumentuju u prelaznoj izjavi o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV).

PIV sadrži upućivanje na TSI u odnosu na koje je usaglašenost ocenjena.

Podnosilac zahteva može da podnese zahtev za PIV za bilo koji od delova na koje odluči da podeli podsystem. Svaki deo podsistema proverava se u svakoj fazi navedenoj u stavu 6. ovog člana.

U slučajevima iz st. 18. i 20. ovog člana, prijavljeno telo izdaje PIV, a podnosilac zahteva sastavlja PIV deklaraciju.

Kada je izdat PIV, prijavljeno telo odgovorno za verifikaciju podsistema uzima u obzir PIV i, pre izdavanja sertifikata o verifikaciji:

- 1) proverava da li PIV ispravno pokriva odgovarajuće zahteve TSI;
- 2) proverava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni PIV-om;
- 3) proverava konačno ispitivanje podsistema kao celine.

Isprave o usaglašenosti izdate u drugim državama u skladu sa međunarodnim sporazumom koji se primenjuje na Republiku Srbiju i koje su izdala tela prijavljena Generalnom sekretaru OTIF-a, važe u Republici Srbiji.

Isprave o usaglašenosti izdate u drugim državama u skladu sa međunarodnim sporazumom koji se primenjuje na Republiku Srbiju i koje su izdala tela prijavljena Evropskoj komisiji, važe u Republici Srbiji.

Prijavljeno telo odgovorno za proveru proizvodnje ima pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima. Prijavljenom telu se u tu svrhu mora dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem.

Prijavljeno telo odgovorno za proveru implementacije je dužno da vrši periodične provere da bi potvrdilo usaglašenost sa tehničkom dokumentacijom iz stava 10. ovog člana. Prijavljeno telo izdaje proizvođaču ili naručiocu izveštaj o izvršenoj proveru. Prisustvo prijavljenog tela se može zahtevati u pojedinim fazama izgradnje.

Prijavljeno telo može obaviti nenajavljene posete mestima izvođenja radova ili proizvodnim pogonima. U toku tih poseta prijavljeno telo može izvoditi potpune ili delimične provere. Odgovornima za implementaciju, prijavljeno telo dostavlja izveštaj o pregledu, ili, kad je potrebno, izveštaj o proveru.

Direkcija propisuje način i module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema, način verifikacije u slučaju promene u podsistemu, način verifikacije u slučaju promene u podsistemu puštenom u rad bez deklaracije o verifikaciji, sadržinu i obrazac sertifikata o verifikaciji podsistema, sadržinu i obrazac deklaracije o verifikaciji podsistema, sadržinu i obrazac deklaracije o verifikaciji izmenjenog dela podsistema puštenog u rad bez deklaracije o verifikaciji i sadržinu i obrazac prelazne izjave o verifikaciji.

Prijavljeno telo mora periodično da objavljuje informacije o:

- 1) primljenim zahtevima za verifikaciju podsistema i njihovih delova i zahtevima za izdavanje PIV;
- 2) zahtevima za ocenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti;
- 3) odobrenim ili odbijenim zahtevima za izdavanje PIV;
- 4) odobrenim ili odbijenim zahtevima za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu;
- 5) odobrenim ili odbijenim zahtevima za izdavanje sertifikata o verifikaciji podsistema.

Ministarstvo imenuje telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koja ispunjavaju uslove propisane čl. 37- 40. i članom 43. ovog zakona.

Ministarstvo nadležno za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije, na predlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tela iz stava 30. ovog člana:

- 1) Evropskoj komisiji i državama članicama Evropske unije;
- 2) Generalnom sekretaru OTIF-a.

Oduzimanje odobrenja telu za ocenjivanje usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz čl. 37- 40. i člana 43. ovog zakona vrši se na način propisan zakonom kojim se uređuju tehnički propisi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti.

O oduzetim odobrenjima obaveštavaju se organi i države iz stava 30. ovog člana.

Postupak verifikacije podsistema i deklaracija o verifikaciji podsistema na koje se primenjuju nacionalni propisi

Član 20.

Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela po postupku propisanom članom 19. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela, kojim potvrđuje da je podsistem ili njegov deo usaglašen sa nacionalnim propisima.

Sertifikat iz stava 1. ovog člana sadrži precizno upućivanje na nacionalne propise u odnosu na koje je usaglašenost ocenjena.

U slučaju primene nacionalnih propisa koji se odnose na podsisteme koji čine železničko vozilo, imenovano telo podeliće sertifikat na dva dela:

- 1) deo koji sadrži upućivanje na nacionalne propise koji se isključivo odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže;
- 2) deo koji se odnosi na sve ostale nacionalne propise.

Podnosilac zahteva sastavlja deklaraciju o verifikaciji podsistema nakon izdavanja sertifikata o verifikaciji od strane prijavljenog tela.

Dokumentacija koju je sastavilo imenovano telo, a koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji u slučaju primene nacionalnih propisa, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema i sadržati tehničke podatke relevantne za ocenu usaglašenosti podsistema sa nacionalnim propisima.

Imenovano telo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o verifikaciji koja sadrži:

- 1) broj izdatog sertifikata;
- 2) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 3) naziv podsistema za koji se izdaje sertifikat;
- 4) datum izdavanja sertifikata;
- 5) rok važenja sertifikata.

Za izdavanje sertifikata o verifikaciji podsistema ili njegovog dela plaća se taksa.

Visina takse za izdavanje sertifikata iz stava 7. ovog člana utvrđena je zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o verifikaciji podsistema ili njegovog dela konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Usaglašenost sa TSI i nacionalnim propisima

Član 21.

Strukturni podsistemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o verifikaciji smatraju se usklađenim sa osnovnim zahtevima.

Deklaracija iz stava 1. ovog člana može upućivati na:

- 1) TSI;
- 2) nacionalne propise, ili
- 3) na TSI i nacionalne propise.

Nacionalni propisi za ispunjavanje osnovnih zahteva i, prema potrebi, prihvatljivi nacionalni načini postizanja usklađenosti, primenjuju se u sledećim slučajevima:

- 1) ako TSI ne obuhvataju ili ne obuhvataju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtevima, uključujući otvorena pitanja;
- 2) odstupanja od primene TSI predviđenih u članu 11. stav 1. ovog zakona;
- 3) da specifični slučaj zahteva primenu tehničkih propisa koji nisu sadržani u TSI;
- 4) ukoliko opisuju postojeće sisteme, u cilju ocenjivanja tehničke usklađenosti vozila sa mrežom;
- 5) ukoliko za železničke mreže i vozila nije obavezna primena TSI;
- 6) kao nužna privremena preventivna mera, posebno nakon nesreća.

Prijavljivanje nacionalnih propisa iz oblasti interoperabilnosti

Član 22.

Evropskoj komisiji i Agenciji prijavljuju se sledeći nacionalni propisi:

- 1) važeći nacionalni propisi;
- 2) svaka izmena važećih nacionalnih propisa;
- 3) nacionalni propisi koji će se primenjivati kada se podnese novi zahtev za odstupanje od primene TSI u skladu sa članom 11. ovog zakona;
- 4) nacionalni propisi koji prestanu da važe posle objavljivanja ili revizije odgovarajućih TSI.

Nacionalni propisi iz stava 1. ovog člana dostavljaju se u punom tekstu.

Spisak propisa iz stava 1. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici.

Novi nacionalni propisi donose se u sledećim slučajevima:

- 1) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahteve;
- 2) kao hitnu preventivnu meru, naročito posle nesreće.

Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se Agenciji i Evropskoj komisiji pravovremeno, a najmanje dva meseca pre očekivanog stupanja na snagu predloženog novog nacionalnog propisa, uz obrazloženje za njegovo donošenje.

Novi nacionalni propis se nakon donošenja prijavljuje Agenciji i Evropskoj komisiji.

Pri prijavljivanju nacionalnih propisa iz stava 1. ovog člana daje se obrazloženje potrebe za tim propisom kako bi se ispunio osnovni zahtev koji još nije obuhvaćen odgovarajućim TSI.

Direkcija dostavlja nacionalne propise iz st. 1. i 6. ovog člana ministarstvu nadležnom za poslove tehničkih propisa, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju radi prijavljivanja Evropskoj komisiji i Agenciji.

Propisi i ograničenja koji se primenjuju samo na lokalnom nivou ne prijavljuju se Agenciji i Evropskoj komisiji. Ti propisi i ograničenja navode se u izjavi o mreži.

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtevima

Član 23.

Ukoliko smatra da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o verifikaciji podsistema nije u celosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podsistem ne ispunjava osnovne zahteve iz člana 8. ovog zakona, Direkcija može da zahteva od lica koje je izdalo deklaraciju o verifikaciji podsistema izvršavanje dopunskih provera i kontrola.

O zahtevu za dopunske provere i kontrole odmah se obaveštava Evropska komisija, uz odgovarajuće obrazloženje.

U obaveštenju iz stava 2. ovog člana navodi se da li je neusklađenost posledica:

- 1) neusklađenosti sa osnovnim zahtevima iz člana 8. ovog zakona ili sa TSI;
- 2) neadekvatnih TSI.

Ukoliko dopunske kontrole i provere pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona, za podsistem ne može da bude izdata dozvola za korišćenje, a u slučaju već odobrenih podsistema, ona će biti suspendovana ili povučena.

Činioci interoperabilnosti, elementi podsistema i podsistemi koji su usaglašeni sa harmonizovanim standardima ili njihovim delovima smatraju se usaglašenim sa osnovnim zahtevima obuhvaćenim tim standardima ili njihovim delovima.

III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE

1. Dozvola za korišćenje stabilnih podsistema

Član 24.

Stabilni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtevi i ako imaju dozvolu za korišćenje koju izdaje Direkcija na obrascu propisanom aktom iz stava 12. ovog člana, kao i u obliku rešenja.

Uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje stabilnih podsistema prilaže se dokumentacija koja uključuje dokumentovane dokaze o:

- 1) deklaracijama o verifikaciji iz člana 19. odnosno člana 20. ovog zakona;
- 2) tehničkoj usklađenosti podsistema sa sistemom u koji se integrišu, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i registara;
- 3) bezbednoj integraciji podsistema, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i zajedničkih bezbednosnih metoda utvrđenih zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, ukoliko se projekat realizuje fazno, odnosno po deonicama, strukturni podsistem se može pustiti u rad na osnovu dozvole za korišćenje sa rokom važenja do godinu dana.

U slučaju iz stava 3. ovog člana, celokupna dokumentacija o usaglašenosti sa odgovarajućim TSI dostavlja se po završetku svih radova na kompletnoj pruzi, a pre izdavanja dozvole za korišćenje stabilnog podsistema.

Uslove za izdavanje dozvola iz stava 3. ovog člana bliže određuje Direkcija.

Direkcija u roku od mesec dana od dana prijema zahteva iz stava 2. ovog člana obaveštava podnosioca zahteva da je dokumentacija potpuna ili traži odgovarajuće dodatne informacije, za čije dostavljanje određuje razuman rok.

Direkcija proverava potpunost i doslednost dokumentacije i izdaje dozvolu za korišćenje stabilnih podsistema ili donosi rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje stabilnih podsistema najkasnije u roku od četiri meseca od prijema svih odgovarajućih informacija.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje stabilnih podsistema konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Dozvola za korišćenje može sadržati posebne uslove korišćenja ili druga ograničenja.

Zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji, upravljач infrastrukture i naručilac.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za korišćenje stabilnih podsistema, koja sadrži:

- 1) broj dozvole;
- 2) naziv pravnog lica kome je izdata dozvola;
- 3) naziv podsistema za koji se izdaje dozvola;
- 4) ograničenja za korišćenje;
- 5) datum izdavanja dozvole.

Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.

Za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

2. Dozvola za korišćenje mobilnih podsistema

Član 25.

Mobilni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtevi i ako imaju dozvolu za korišćenje.

Podnosilac zahteva obezbeđuje odgovarajuću deklaraciju o verifikaciji.

Dozvolu za korišćenje mobilnih podsistema izdaje Direkcija na propisanom obrascu i u obliku rešenja.

Direkcija propisuje obrazac, način i uslove izdavanja dozvole za korišćenje mobilnih podsistema.

Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje mobilnih podsistema na obrascu iz stava 3. ovog člana, kao i u obliku rešenja.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje mobilnih podsistema konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Dozvola za tip vozila

Član 26.

Tipovi svih vrsta vozila bilo kog proizvođača za koje Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje, moraju da budu odobreni.

Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija na obrascu propisanom aktom iz stava 11. ovog člana, kao i u obliku rešenja.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, dozvola za tip vozila koje je potpuno usklađeno sa odgovarajućim TSI, a koju je izdao nadležni organ države članice Evropske unije, važi u Republici Srbiji.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, dozvola za tip vozila koje je potpuno usklađeno sa odgovarajućim TSI, a koju je izdao nadležni organ države ugovornice OTIF, važi u Republici Srbiji.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za tip vozila konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje dozvole iz stava 2. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za tip vozila koja sadrži:

- 1) broj dozvole;
- 2) naziv pravnog lica kome je izdata dozvola;
- 3) naziv tipa vozila;
- 4) naziv proizvođača vozila;
- 5) datum izdavanja dozvole.

Za vozila koja odgovaraju odobrenom tipu moraju da budu izdate pojedinačne dozvole za korišćenje koje se izdaju na osnovu sprovedenog postupka kojim se verifikuje pripadnost odobrenom tipu i deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

U slučaju izmena odgovarajućih odredaba u TSI i nacionalnim propisima na osnovu kojih je tip vozila odobren Direkcija odlučuje da li već izdata dozvola za tip ostaje važeća ili je potrebno da se izda nova. Predmet provera u slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila odnosi se samo na delove propisa koji su promenjeni.

Dozvole za korišćenje vozila koje su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova vozila ostaju na snazi i nakon izdavanja novih dozvola za tip vozila.

Ako podnosilac zahteva traži dozvolu za tip vozila i u drugim državama Direkcija saraduje sa telima kojima su povereni poslovi vezani za bezbednost na železnici tih država u cilju pojednostavljenja postupka i smanjenja administrativnih poslova.

Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu zahteva za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila.

Obrazac dozvole za tip vozila namenjenog međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom, francuskom ili nemačkom jeziku.

Sve promene odobrenog tipa vozila analiziraju se i kategorišu kao samo jedna od sledećih promena i podležu odobravanju na sledeći način:

1) promena koja ne prouzrokuje odstupanje od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o verifikaciji podsistema. U tom slučaju ne sprovodi se nova verifikacija, a prvobitne deklaracije o verifikaciji podsistema i dozvole za tip vozila ostaju važeće i nepromenjene;

2) promena koja prouzrokuje odstupanje od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o verifikaciji podsistema zbog koje mogu da budu potrebne nove provere i verifikacija u skladu sa primenjivim modulima za ocenjivanje usaglašenosti, ali koja nema uticaj na osnovne projektovane karakteristike tipa vozila i zbog koje nije potrebna nova dozvola za tip vozila;

3) promena osnovnih projektovanih karakteristika tipa vozila zbog koje nije potrebna nova dozvola u skladu sa kriterijumima propisanim članom 36. stav 3. ovog zakona;

4) promena zbog koje je potrebna nova dozvola u skladu sa kriterijumima propisanim članom 36. stav 3. ovog zakona.

U slučaju promena iz stava 14. tač. 1) i 2) ovog člana, tehnička dokumentacija priložena deklaraciji o verifikaciji podsistema mora da se ažurira, a nosilac dozvole za tip vozila mora na zahtev Direkcije da dostavi odgovarajuće informacije.

U slučaju promene iz stava 14. tačka 3) ovog člana, nosilac dozvole za tip vozila dužan je da izradi novu verziju tipa vozila ili novu verziju varijante tipa vozila i da Direkciji dostavi odgovarajuće informacije.

Direkcija prijavljuje Agenciji nove verzije tipa vozila ili nove verzije varijante tipa vozila radi unosa u Evropski registar odobrenih tipova vozila.

Ako lice koje upravlja promenom nije nosilac dozvole za tip vozila, a promene postojećeg tipa vozila obuhvataju i promene propisane stavom 14. tač. 2) – 4) ovog člana, primenjuje se sledeće:

1) lice koje upravlja promenom dužno je da izradi novi tip vozila i podnese zahtev za odobrenjem novog tipa vozila;

2) lice koje upravlja promenom postaje podnosilac zahteva;

3) zahtev za odobrenje za novi tip vozila može da bude zasnovan na postojećem tipu vozila, a dozvola za korišćenje vozila izdaje se na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim novim tipom vozila.

Preliminarni postupak pokreće se na zahtev podnosioca zahteva pre podnošenja zahteva za odobravanje tipa vozila. Cilj preliminarnog postupka je da se podnosiocu zahteva detaljno objasni postupak izdavanja dozvole za tip vozila, koji propisi moraju biti primenjeni i koja dokumentacija mora biti priložena uz zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, kako bi podnosioc zahteva blagovremeno ispunio sve uslove pre podnošenja zahteva za izdavanje dozvole za tip vozila.

Direkcija propisuje dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za preliminarni postupak.

Odluka podnosioca zahteva za preliminarni postupak, o podnošenju zahteva za preliminarni postupak, obavezujuća je do trenutka kad:

1) podnosilac zahteva podnese zahtev za odobrenje za tip vozila; ili

2) istekne rok od izdavanja mišljenja iz stava 24. ovog člana do trenutka kada podnosilac zahteva podnese zahtev za odobrenje za tip vozila u skladu sa stavom 19. ovog člana; ili

3) podnosilac zahteva zatraži završetak preliminarnog postupka.

U bilo kom trenutku tokom preliminarnog postupka podnosilac zahteva može da podnese zahtev za odobrenje tipa vozila. U tom slučaju faza preliminarnog postupka se prekida.

U roku od mesec dana od dana prijema zahteva za preliminarni postupak, Direkcija obaveštava podnosioca zahteva da je dokumentacija za preliminarni postupak potpuna ili traži odgovarajuće dodatne informacije i određuje razuman rok za njihovo dostavljanje.

Ako je podnosilac zahteva obavešten da je dokumentacija potpuna, Direkcija najkasnije dva meseca od potvrde da je dokumentacija potpuna izdaje mišljenje o pristupu koji je podnosilac zahteva predložio u zahtevu za preliminarni postupak. Izdatim mišljenjem uspostavlja se osnov preliminarnog postupka, uključujući određivanje verzije TSI i nacionalnih propisa koji će se primenjivati za naknadni zahtev za odobrenje.

Rok od izdavanja mišljenja iz stava 24. ovog člana do trenutka kada podnosilac zahteva podnese zahtev za odobrenje za tip vozila ne može biti duži od 84 meseca.

U slučaju promena koje utiču na dokumentaciju za preliminarni postupak i koje su odgovarajuće za osnov preliminarnog postupka podnosilac zahteva dostavlja izmenjeni i ažurirani zahtev za preliminarni postupak u kome se razmatraju samo promene i veze sa neizmenjenim delovima. Podnosilac zahteva dostavlja izmenjeni i ažurirani zahtev za preliminarni postupak u sledećim slučajevima:

- 1) u slučaju promene projekta ili metodologije ocenjivanja koje proizlaze iz većih bezbednosnih nedostataka;
- 2) u slučaju promene propisa i osnova za preliminarni postupak; ili
- 3) u slučaju bilo kojih promena koje je podnosilac zahteva svojevolumno uveo.

Za izdavanje mišljenja o pristupu koji je podnosilac zahteva predložio u zahtevu za preliminarni postupak plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 27.

Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI na obrascu propisanom aktom iz stava 5. ovog člana, kao i u obliku rešenja, bez dodatnih provera na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Uz zahtev za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži:

- 1) dokaze o izvršenoj verifikaciji svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o verifikaciji i deklaracije o verifikaciji u skladu sa članom 19. ovog zakona;
- 2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI i, prema potrebi, nacionalnih propisa;
- 3) dokaze o bezbednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i zajedničkih bezbednosnih metoda utvrđenih zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju;

4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa železničkom infrastrukturom Republike Srbije;

5) deklaraciju podnosioca zahteva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

U dozvoli iz stava 1. ovog člana navodi se:

1) područje upotrebe;

2) vrednosti parametara utvrđenih u TSI i, ako je primenljivo, u nacionalnim propisima, za proveru tehničke usklađenosti između vozila i područja upotrebe;

3) usklađenost vozila sa odgovarajućim TSI i nacionalnim propisima, koji se odnose na parametre iz tačke 2) ovog stava;

4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje.

Za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 28.

Vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugoj državi, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet specifičnih slučajeva, otvorenih pitanja ili odstupanja od primene TSI, koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI.

Za vučna vozila iz stava 1. ovog člana za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugoj državi, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI, Direkcija izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Republici Srbiji, na propisanom obrascu i u obliku rešenja.

Rešenje o odbijanju izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Podnosilac zahteva dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu i predviđenom području upotrebe na mreži Republike Srbije koja sadrži:

1) dokaz da je za vozilo izdata dozvola za korišćenje u drugoj državi;

2) primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, ako te informacije nisu usklađene sa odgovarajućim TSI;

3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon izdavanja dozvole za korišćenje;

4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.

Direkcija pri odlučivanju o podnetom zahtevu proverava tehničku usklađenost vozila i mreže, uključujući nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja u cilju obezbeđenja te usklađenosti.

Direkcija može da zahteva dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži radi provere iz stava 5. ovog člana.

Direkcija će sa podnosiocem zahteva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja na mreži. Upravljač infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.

Izveštaj o sprovođenju ispitivanja na mreži iz stava 7. ovog člana Direkciji dostavlja upravljač infrastrukture.

Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2. ovog člana:

1) u roku od dva meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;

2) u roku od mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata ispitivanja na mreži, ukoliko su potrebni.

Dozvola iz stava 1. ovog člana sadrži uslove korišćenja i druga ograničenja, ako postoje.

Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole za korišćenje u roku propisanom stavom 9. ovog člana, smatraće se da je za vozilo izdata dozvola za korišćenje posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.

Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 2. ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje.

Za izdavanje dozvole iz stava 2. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI

Član 29.

Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI na obrascu propisanom aktom iz stava 6. ovog člana, kao i u obliku rešenja.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Uz zahtev za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži:

1) dokaze o izvršenoj verifikaciji svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o verifikaciji i deklaracije o verifikaciji u skladu sa članom 20. ovog zakona;

2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih nacionalnih propisa;

3) dokaze o bezbednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih nacionalnih propisa i zajedničkih bezbednosnih metoda utvrđenih zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju;

4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa železničkom infrastrukturom Republike Srbije;

5) deklaraciju podnosioca zahteva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

U dozvoli iz stava 1. ovog člana navodi se:

- 1) područje upotrebe;
- 2) vrednosti parametara utvrđenih u nacionalnim propisima, za proveru tehničke usklađenosti između vozila i područja upotrebe;
- 3) usklađenost vozila sa odgovarajućim nacionalnim propisima, koji se odnose na parametre iz tačke 2) ovog stava;
- 4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

Izuzetno od stava 1. ovog člana, za vozila koja su bila u eksploataciji do 5. maja 2005. godine i u vlasništvu privrednog subjekta registrovanog u Republici Srbiji, a za koja vlasnik odnosno imalac vozila ne može da pribavi dozvolu za korišćenje radi upisa vozila u Nacionalni registar železničkih vozila, Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje ako je podnosilac zahteva priložio:

- 1) dokaz o vlasništvu;
- 2) tehničku dokumentaciju koja sadrži:
 - (1) tehnički opis sa dispozicionim crtežom vozila,
 - (2) osnovne tehničke i eksploatacione karakteristike,
 - (3) konstruktivne crteže potrebne za održavanje,
 - (4) uputstvo za korišćenje i održavanje,
 - (5) katalog rezervnih delova;
- 3) dokaz da su vozila održavana:
 - (1) izveštaj sa poslednje redovne opravke i izveštaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga, koji se vrši na svakih 12 meseci, izvršenog u skladu sa rokovima propisanim u dosijeu o održavanju,
 - (2) ako dosije o održavanju nije formiran - izveštaj sa poslednje redovne opravke ne stariji od pet godina i izveštaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga prema dokumentaciji iz tačke 2) podtačka (4) ovog stava, kome nije istekao rok važnosti,
 - (3) ako je od poslednje redovne opravke prošlo manje vremena od vremena potrebnog za obavljanje narednog periodičnog pregleda najvišeg ranga - izveštaj sa poslednje redovne opravke;
 - 4) izveštaj o izvršenom tehničkom pregledu koji sadrži pozitivno mišljenje o funkcionalnoj ispravnosti i sposobnosti vozila za bezbednu upotrebu u saobraćaju.

Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje.

Za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI

Član 30.

Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugoj državi, a koja nisu usaglašena sa TSI, moraju da imaju dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji, koju izdaje

Direkcija na obrascu propisanom aktom iz stava 12. ovog člana, kao i u obliku rešenja.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu zajedno sa podacima o predviđenom području upotrebe na mreži Republike Srbije.

Dokumentacija iz stava 2. ovog člana sadrži:

1) dokaze da je korišćenje vozila odobreno u drugoj državi zajedno sa dokumentacijom primenjenom u postupku, u cilju dokazivanja da vozilo ispunjava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima;

2) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene;

3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon izdavanja dozvole za korišćenje;

4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže.

Direkcija propisuje osnovne parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI.

Direkcija na svojoj internet stranici objavljuje listu nacionalnih propisa u vezi sa parametrima iz stava 5. ovog člana.

Dokazi iz stava 3. tač. 1) i 2) ovog člana mogu da se ospore jedino ako Direkcija dokaže postojanje značajnog rizika za bezbednost.

Direkcija može zahtevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži kako bi se proverilo da li je dokumentacija iz stava 3. tač. 3) i 4) ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.

Direkcija će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja. Upravljač infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od dana podnošenja zahteva.

Izveštaj o sprovođenju ispitivanja na mreži iz stava 9. ovog člana Direkciji dostavlja upravljač infrastrukture.

Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana:

1) u roku od četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 3. ovog člana;

2) u roku od dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata ispitivanja na mreži.

Dozvola iz stava 1. ovog člana sadrži uslove korišćenja i druga ograničenja, ako postoje.

Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje.

Za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila

Član 31.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila ne izdaje se:

- 1) za vozila odobrena u drugim državama pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI koja nose oznaku RIC ili RIV;
- 2) za polovna vozila iz tačke 1) ovog člana koja se uvoze.

Zajedničke odredbe o izdavanju dozvola za korišćenje vozila

Član 32.

Direkcija u roku od mesec dana od dana prijema zahteva za izdavanje dozvola iz čl. 27 – 30. ovog zakona obaveštava podnosioca zahteva da je dokumentacija potpuna ili traži odgovarajuće dodatne informacije, za čije dostavljanje određuje razuman rok.

Direkcija izdaje dozvole iz stava 1. ovog člana ili donosi rešenje o odbijanju izdavanja dozvola iz čl. 27. i 29. ovog zakona najkasnije u roku od četiri meseca od prijema svih odgovarajućih informacija.

Za izdavanje dozvola iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Rešenje o odbijanju zahteva za izdavanje dozvola iz stava 1. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvola iz stava 1. ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvola, način izrade i sadržinu izveštaja o proceni primljene dokumentacije, način postupanja u slučaju izmena na vozilu za koje je već izdata dozvola za korišćenje, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvola, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje vozila u međunarodnom i unutrašnjem saobraćaju i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.

Obrazac dozvola za korišćenje vozila namenjenog međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom, francuskom ili nemačkom jeziku.

Imalac dozvole odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen u dozvoli za korišćenje.

Odredbe člana 26. st. 19 – 27. ovog zakona shodno se primenjuju na izdavanje dozvola za korišćenje vozila.

Provere pre upotrebe odobrenih vozila

Član 33.

Železnički prevoznik pre nego što upotrebi vozilo proverava da li je:

- 1) za vozilo izdata dozvola za korišćenje u skladu sa čl. 27-30. ovog zakona i da li je vozilo propisno registrovano;
- 2) vozilo usklađeno sa trasom na osnovu registra infrastrukture, relevantnih TSI-ja ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravljač infrastrukture mora da

dostavi bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun;

3) vozilo pravilno uvršteno u sastav voza u kome će saobraćati, uzimajući u obzir:

(1) odredbe zakona kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i propisa donetih na osnovu njega,

(2) odgovarajuće procedure iz svog sistema za upravljanje bezbednošću propisanog zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju,

(3) odredbe TSI Regulisanje i upravljanje saobraćajem.

Železnički prevoznik može, u cilju provere iz stava 1. tačka 2) ovog člana, da sprovede potrebna ispitivanja u saradnji sa upravljачem infrastrukture.

Upravljač infrastrukture, u konsultaciji sa podnosiocem zahteva, omogućava sprovođenje svih potrebnih ispitivanja u roku od tri meseca od dana prijema zahteva podnosioca.

Neusklađenost vozila ili tipova vozila sa osnovnim zahtevima

Član 34.

Kada železnički prevoznik tokom upotrebe utvrdi da vozilo koje koristi ne ispunjava neki od osnovnih zahteva, preuzima potrebne korektivne mere kako bi osigurao usklađenost tog vozila sa osnovnim zahtevima. Osim toga, može da obavesti Direkciju o preduzetim merama.

Ako železnički prevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje vozila, o tome obaveštava Direkciju.

Ako Direkcija utvrdi u okviru postupka nadzora propisanog zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju da vozilo ili tip vozila, za koje je izdala dozvolu za korišćenje, kada se upotrebljava u skladu s njegovom namenom, ne ispunjava neki od osnovnih zahteva, o tome obaveštava železničkog prevoznika koji upotrebljava to vozilo ili tip vozila i od njega traži da preduzme potrebne korektivne mere kako bi obezbedio usklađenost tog vozila ili tih vozila sa osnovnim zahtevima.

U slučaju iz stava 3. ovog člana, Direkcija obaveštava Agenciju i zainteresovana nacionalna tela za bezbednost iz država članica Evropske unije, uključujući tela u čijim državama je u toku postupak izdavanja dozvola za korišćenje vozila istog tipa.

U slučaju iz stava 3. ovog člana Direkcija obaveštava zainteresovana nacionalna tela za bezbednost iz država ugovornica OTIF-a, uključujući tela u čijim državama je u toku postupak izdavanja dozvola za korišćenje vozila istog tipa.

Kada korektivne mere iz st. 1. i 3. ovog člana koje je primenio železnički prevoznik ne obezbede usklađenost sa osnovnim zahtevima i ta neusklađenost dovede do ozbiljnog bezbednosnog rizika, Direkcija u okviru nadzora iz stava 3. ovog člana može rešenjem da naloži privremene bezbednosne mere kao što je suspenzija dozvole za tip vozila ili suspenzija dozvole za korišćenje vozila.

Rešenje iz stava 6. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Direkcija u slučajevima iz stava 6. ovog člana, posle preispitivanja delotvornosti mera preduzetih radi uklanjanja ozbiljnog bezbednosnog rizika, može da odluči da rešenjem oduzme ili izmeni dozvolu za korišćenje vozila ili dozvolu za tip vozila, kada se dokaže da u trenutku izdavanja dozvole nije bio ispunjen određeni osnovni zahtev.

Direkcija o odluci iz stava 8. ovog člana obaveštava nosioca dozvole za korišćenje vozila odnosno nosioca dozvole za tip vozila.

Rešenje iz stava 8. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Direkcija o oduzetim dozvolama za korišćenje vozila odmah obaveštava Agenciju i obrazlaže svoju odluku.

Odluka Direkcije o oduzimanju dozvole za korišćenje unosi se u registar vozila iz člana 47. ovog zakona.

Direkcija u slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila podnosi prijavu za unos u Evropski registar odobrenih tipova vozila iz člana 48. ovog zakona.

Direkcija obaveštava sve železničke prevoznike koji koriste vozila istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podleže oduzimanju dozvole. Železnički prevoznici proveravaju da li njihova vozila imaju isti problem neusklađenosti sa osnovnim zahtevima. U tom slučaju, primenjuje se postupak propisan ovim članom.

Vozilo za koje je oduzeta dozvola za korišćenje ne sme da se koristi.

Kada se oduzme dozvola za tip vozila, vozila koja odgovaraju tom tipu ne smeju da se stavljaju na tržište, a ako su već stavljena na tržište moraju da se povuku sa tržišta.

Nova dozvola za korišćenje pojedinačnih vozila može se tražiti u skladu sa čl. 27 - 30. ovog zakona, a nova dozvola za tip vozila može se tražiti u skladu sa članom 26. ovog zakona.

Ako je u slučajevima iz st. 1-3. ovog člana neusklađenost s osnovnim zahtevima ograničena na deo područja upotrebe predmetnog vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje, dozvola za korišćenje se menja tako da se iz nje isključe određeni delovi područja upotrebe.

Oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila

Član 35.

Direkcija, osim u slučajevima iz člana 34. ovog zakona, oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača infrastrukture ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi:

1) da železničko vozilo više nije u skladu sa:

(1) TSI ili nacionalnim propisima,

(2) odobrenim odstupanjima u skladu sa članom 11. ovog zakona,

(3) propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u Konvenciji o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) - Dodatku C - Pravilnik o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (RID);

2) da imalac nije ispunio zahtev Direkcije da ispravi nedostatke u propisanom roku;

3) da se ne poštuju uslovi korišćenja ili ograničenja navedeni u dozvoli.

Direkcija suspenduje dozvolu za korišćenje ukoliko se:

1) nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača infrastrukture ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi da se održavanje železničkog vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI, nacionalnim propisima, propisima o konstrukciji i opremi

navedenim u Konvenciji o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) - Dodatku C - Pravilnik o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (RID) ili ukoliko se ne poštuju propisani rokovi za održavanje;

2) u slučaju teškog oštećenja železničkog vozila ne ispuni nalog Direkcije za stavljanje vozila na uvid.

Dozvola za korišćenje će biti suspendovana do ponovnog ispunjavanja svih uslova za njeno izdavanje.

Rešenje o oduzimanju, odnosno suspenziji dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

O povlačenju železničkog vozila iz saobraćaja (kasacija i sl.) imalac vozila obaveštava Direkciju bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja iz saobraćaja.

Dozvola za korišćenje postaje nevažeća od dana obaveštavanja Direkcije o povlačenju železničkog vozila iz saobraćaja, u skladu sa stavom 5. ovog člana.

Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema

Član 36.

U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema naručilac ili proizvođač dostavlja Direkciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta, a Direkcija u roku od mesec dana obaveštava naručioca ili proizvođača da li je dokumentacija kompletna ili traži dodatne informacije, određujući dovoljan rok za njihovo dostavljanje.

Direkcija odlučuje, uzimajući u obzir plan implementacije TSI za Republiku Srbiju, da li obim radova zahteva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu za korišćenje vozila.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvek kada:

- 1) zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbednosti tog podsistema;
- 2) to zahtevaju odgovarajuće TSI;
- 3) se izmene vrednosti parametara definisanih u TSI/nacionalnim propisima na osnovu kojih je već izdata dozvola za korišćenje;
- 4) to zahteva plan implementacije TSI za Republiku Srbiju.

U slučaju iz stava 2. ovog člana, Direkcija je dužna da odluči najkasnije u roku od četiri meseca nakon što naručilac ili proizvođač dostavi zahtevanu dokumentaciju.

Ako je potrebno da se izda nova dozvola za korišćenje, a da se prilikom njenog izdavanja TSI ne primene u potpunosti, Direkcija dostavlja informacije Evropskoj komisiji o:

- 1) razlozima zbog kojih TSI nisu u potpunosti primenjene;
- 2) tehničkim karakteristikama primenjenim umesto TSI;
- 3) telima koja su u slučaju tih karakteristika nadležna za verifikaciju podsistema.

Za promene već odobrenog vozila koje su povezane sa zamenom u okviru održavanja nije potrebna nova dozvola za korišćenje.

Sve druge promene vozila analiziraju se i kategorišu u skladu sa članom 26. stav 14. ovog zakona.

Ako lice koje upravlja promenama na već odobrenom vozilu kategorisanim u skladu sa članom 26. stav 14. tač. 2) i 3) ovog zakona nije nosilac dozvole za tip vozila, ono mora da:

- 1) oceni odstupanja od tehničke dokumentacije koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema;
- 2) utvrdi da ni jedan od kriterijuma utvrđenih u stavu 3. ovog člana nije ispunjen;
- 3) ažurira tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema;
- 4) obavesti Direkciju, kao izdavaoca dozvole za korišćenje, o promenama.

Direkcija može u roku od četiri meseca od dana prijema obaveštenja iz stava 8. ovog člana da donese rešenje kojim se nalaže podnošenje zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje u slučaju pogrešne kategorizacije ili nepotpunih informacija.

Svaka promena vozila podleže upravljanju konfiguracijom za koje je odgovoran imalac vozila ili subjekt kojeg je imenovao.

IV. TELO ZA OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI

Uslovi koje mora da ispuni prijavljeno telo za ocenjivanje usaglašenosti

Član 37.

Prijavljeno telo ima svojstvo pravnog lica.

Prijavljeno telo sposobno je da obavlja sve poslove ocenjivanja usaglašenosti propisane odgovarajućim TSI za koje je prijavljeno, bez obzira na to da li prijavljeno telo neposredno obavlja poslove za koje prijavljeno ili se ti poslovi obavljaju u njegovo ime, a prijavljeno telo je odgovorno za njihovo obavljanje.

U svakom trenutku, za svaki posebni postupak ocenjivanja usaglašenosti i svaku vrstu ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, prijavljeno telo mora da ima na raspolaganju:

- 1) potrebno osoblje sa tehničkim znanjem i dovoljnim i odgovarajućim iskustvom za obavljanje poslova ocenjivanja usaglašenosti;
- 2) odgovarajuće opise postupaka u skladu sa kojima se ocenjivanje usaglašenosti sprovodi, a kojima osigurava transparentnost i sposobnost primene tih postupaka. Mora da ima i uspostavljena odgovarajuća pravila i postupke za odvajanje poslova koje obavlja kao prijavljeno telo od drugih aktivnosti;
- 3) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti kojima vodi računa o veličini privrednog društva, sektoru u kojem deluje, njegovoj strukturi, stepenu složenosti tehnologije proizvoda i masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa;
- 4) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova povezanih sa poslovima ocenjivanja usaglašenosti na primeren način i mora da ima pristup potrebnoj opremi ili postrojenjima.

Prijavljeno telo je osigurano od odgovornosti.

Osoblje prijavljenog tela mora da čuva kao poslovnu tajnu sve informacije dobijene prilikom obavljanja poslova na osnovu odgovarajućih TSI ili propisa Republike Srbije.

Prijavljena tela učestvuju u odgovarajućim aktivnostima standardizacije i aktivnostima koordinacione grupe prijavljenih tela Evropske unije ili obezbeđuju da je

njihovo osoblje koje sprovodi ocenjivanje usaglašenosti obavešteno o tim aktivnostima.

Tela koja su prijavljena za ocenjivanje usaglašenosti pružnog dela i/ili dela u vozilu podsistema kontrola, upravljanje i signalizacija učestvuju u aktivnostima grupe za ERTMS (Evropski sistem za upravljanje železničkim saobraćajem) Evropske unije ili obezbeđuju da je njihovo osoblje koje sprovodi ocenjivanje usaglašenosti obavešteno o tim aktivnostima.

Prijavljeno telo mora da ispunjava zahteve propisane u st. 1 - 5. ovog člana i u čl. 38. i 39. ovog zakona.

Nepristranost prijavljenog tela

Član 38.

Prijavljeno telo ima svojstvo eksternog tela i nezavisno je od organizacije proizvođača čiji proizvod ocenjuje.

Telo koje pripada poslovnoj asocijaciji ili strukovnom savezu koji predstavlja privredna društva uključena u projektovanje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje to telo ocenjuje, može se smatrati telom za ocenjivanje usaglašenosti samo pod uslovom da je dokazana njegova nezavisnost i nepostojanje sukoba interesa.

Prijavljeno telo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocenjivanja usaglašenosti ne smeju biti projektant, proizvođač, dobavljač, ugrađivač, kupac, vlasnik, korisnik ili održavalac proizvoda koje ocenjuju, kao ni ovlašćeni zastupnik bilo koje od tih stranaka. To ne isključuje upotrebu ocenjenih proizvoda koji su potrebni za rad prijavljenog tela ili upotrebu takvih proizvoda za ličnu namenu.

Prijavljeno telo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocenjivanja usaglašenosti nisu direktno uključeni u projektovanje, proizvodnju ili gradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, upotrebu ili održavanje proizvoda čiju usaglašenost ocenjuju i ne učestvuju u tim aktivnostima. Ne učestvuju u bilo kakvoj aktivnosti koja može da bude u sukobu s nezavisnošću njihove procene u odnosu na poslove ocenjivanja usaglašenosti za koje su prijavljeni, a naročito u slučaju usluga savetovanja.

Prijavljeno telo obezbeđuje da aktivnosti njegovih ogranaka ili podizvođača ne utiču na poverljivost, objektivnost ili nepristranost njihovog ocenjivanja usaglašenosti.

Prijavljeno telo i njegovo osoblje sprovode aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti na najvišem stepenu profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritiska i podsticaja, naročito finansijskih, koji bi mogli uticati na njihovu procenu ili rezultate njihove ocene usaglašenosti, posebno u vezi sa licima ili grupama lica koje su zainteresovane za rezultate tih aktivnosti.

Osoblje prijavljenog tela

Član 39.

Osoblje odgovorno za sprovođenje aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti ima sledeće veštine:

1) dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti za koje je telo za ocenjivanje usaglašenosti prijavljeno;

2) zadovoljavajuće poznavanje zahteva povezanih sa ocenjivanjima koja sprovode i odgovarajuće ovlašćenje za sprovođenje tih ocenjivanja;

3) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtevima, primenjenim harmonizovanim standardima i odgovarajućim odredbama međunarodnog prava i razumevanje tih zahteva, standarda i odredaba;

4) sposobnost izrade potvrda, beleški i izveštaja kojima se dokazuje da su ocenjivanja sprovedena.

Naknada za rad rukovodstva i osoblja koje sprovodi ocenjivanje ne zavisi od broja sprovedenih ocenjivanja niti od rezultata ocenjivanja.

Podizvođači i ogranci prijavljenog tela

Član 40.

Ako prijavljeno telo dodeli ugovorom podizvođaču određene poslove povezane sa ocenjivanjem usaglašenosti ili se opredeli da te poslove obavi njegov ogranak, ono obezbeđuje da podizvođač ili ogranak ispunjava zahteve propisane čl. 37 - 39. ovog zakona i o tome na odgovarajući način obaveštava telo koje sprovodi prijavljivanje.

Prijavljeno telo preuzima punu odgovornost za poslove koje obavljaju podizvođači ili ogranci, bez obzira na to gde im je sedište.

Aktivnosti prijavljenog tela mogu se dodeliti podizvođaču ili ih može obaviti ogranak samo uz pristanak klijenta.

Prijavljeno telo stavlja na raspolaganje telu koje sprovodi prijavljivanje odgovarajuća dokumenta koja se odnose na ocenjivanje kvalifikacija podizvođača ili ogranaka i poslova koje oni obavljaju u skladu sa odgovarajućim TSI.

Akreditovana interna tela

Član 41.

Podnosioci zahteva mogu koristiti akreditovana interna tela za ocenjivanje usaglašenosti radi sprovođenja postupaka određenih u modulima SA1 i SA2, koji su propisani Jedinstvenim tehničkim propisima – Postupci ocene (moduli) koje donosi OTIF.

Interno telo predstavlja poseban i izdvojen deo organizacije podnosioca zahteva koji ne učestvuje u projektovanju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, upotrebi ili održavanju proizvoda koje ocenjuje.

Akreditovano interno telo ispunjava sledeće zahteve:

- 1) akreditovano je od strane Akreditacionog tela Srbije;
- 2) telo i njegovo osoblje su prepoznatljivi na organizacionom nivou unutar privrednog društva, imaju metode izveštavanja kojima se obezbeđuje njihova nepristranost i to dokazuju Akreditacionom telu Srbije;
- 3) telo i njegovo osoblje nisu odgovorni za projektovanje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocenjuju i ne obavljaju aktivnosti koje bi mogle da budu u sukobu sa nezavisnošću njihove ocene u odnosu na njihove aktivnosti ocenjivanja;
- 4) telo pruža svoje usluge isključivo privrednom društvu čiji je deo.

Akreditovano interno telo se ne prijavljuje. Informacije o njegovoj akreditaciji pruža privredno društvo čiji je deo ili Akreditaciono telo Srbije obaveštava telo koje sprovodi prijavljivanje na njegov zahtev.

Identifikacioni brojevi i spisak prijavljenih tela

Član 42.

Dodeljivanje identifikacionih brojeva i objavljivanje spiska prijavljenih tela obavlja se u skladu sa odredbama OTIF-a.

Operativne obaveze prijavljenog tela

Član 43.

Prijavljeno telo sprovodi ocenjivanje usaglašenosti u skladu sa postupcima ocenjivanja usaglašenosti propisanim u odgovarajućim TSI.

Ocenjivanje usaglašenosti sprovodi se na proporcionalni način tako da se izbegnu nepotrebna opterećenja privrednih subjekata. Prijavljeno telo pri obavljanju svojih aktivnosti vodi računa o veličini privrednog društva, sektoru u kojem ono deluje, njegovoj strukturi, stepenu složenosti tehnologije proizvoda koji se ocenjuje i masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa.

Ako prijavljeno telo utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahteve propisane u odgovarajućoj TSI, odgovarajućim harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, zahteva da proizvođač preduzme odgovarajuće korektivne mere i ne izdaje sertifikat o usaglašenosti.

Ako prijavljeno telo tokom praćenja usaglašenosti posle izdavanja sertifikata utvrdi da proizvod više nije u skladu sa odgovarajućim TSI ili odgovarajućim harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, zahteva da proizvođač preduzme odgovarajuće korektivne mere i, ako je potrebno, ograničava, suspenduje ili oduzima sertifikat.

Ako korektivne mere nisu preduzete ili nemaju potreban efekat, prijavljeno telo može da ograniči, suspenduje ili oduzme izdate sertifikate.

Pružanje informacija

Član 44.

Prijavljeno telo obaveštava telo koje sprovodi prijavljivanje o:

- 1) svakom odbijanju, ograničavanju, suspenziji ili oduzimanju sertifikata;
- 2) svim okolnostima koje utiču na obim i uslove za prijavljivanje;
- 3) svakom zahtevu za obaveštavanje koji je primilo od tržišne inspekcije u vezi s aktivnostima ocenjivanja usaglašenosti;
- 4) na zahtev, o aktivnostima ocenjivanja usaglašenosti sprovedenim na području za koje je prijavljeno i svakoj drugoj sprovedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima.

Nadležnim nacionalnim telima za bezbednost država članica Evropske unije, dostavlja se obaveštenje o svakom odbijanju, ograničavanju, suspenziji ili oduzimanju sertifikata iz stava 1. tačka 1) ovog člana.

Nadležnim nacionalnim telima za bezbednost država ugovornica OTIF-a, dostavlja se obaveštenje o svakom odbijanju, ograničavanju, suspenziji ili oduzimanju sertifikata iz stava 1. tačka 1) ovog člana.

Prijavljeno telo dostavlja drugim prijavljenim telima, koja sprovode slične aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti kojima je obuhvaćena ista vrsta proizvoda, odgovarajuće informacije o pitanjima u vezi sa negativnim i, na zahtev, pozitivnim rezultatima ocenjivanja usaglašenosti.

Prijavljeno telo dostavlja Agenciji sertifikate o verifikaciji podsistema, sertifikate o usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i sertifikate o pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti.

Razmena najbolje prakse i koordinacija prijavljenih tela

Član 45.

Ministarstvo nadležno za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije, koje je odgovorno za prijavljivanje tela za ocenu usaglašenosti, saraduje sa institucijama nadležnim za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije iz država članica Evropske unije u cilju razmene najbolje prakse.

Ministarstvo nadležno za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije, koje je odgovorno za prijavljivanje tela za ocenu usaglašenosti, saraduje sa institucijama nadležnim za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije iz država ugovornica OTIF-a u cilju razmene najbolje prakse.

Prijavljena tela saraduju međusobno u cilju odgovarajuće koordinacije.

Imenovano telo

Član 46.

Odredbe čl. 37 - 41. ovog zakona shodno se primenjuju na imenovano telo, osim:

1) u pogledu veština koje osoblje imenovanog tela mora da ima u skladu s članom 39. stav 1. tačka 3) ovog zakona, s tim da imenovano telo mora da ima odgovarajuće znanje o pravu Republike Srbije i razumevanje tog prava;

2) u pogledu dokumentacije koju se stavlja na raspolaganje telu koje sprovodi prijavljivanje u skladu sa članom 40. stav 4. ovog zakona, imenovano telo dužno je da uključi dokumente koji se odnose na rad koji su obavili podizvođači ili ogranci u skladu sa odgovarajućim nacionalnim propisima.

Operativne obaveze propisane članom 43. ovog zakona primenjuju se i na imenovana tela, osim ako se te obaveze odnose na nacionalne propise umesto na TSI.

Obaveza obaveštavanja propisana članom 44. stav 1. ovog zakona primenjuje se i na imenovano telo koje na odgovarajući način obaveštava Direkciju.

V. REGISTRI VOZILA I INFRASTRUKTURE

Registar železničkih vozila

Član 47.

Direkcija vodi Nacionalni registar železničkih vozila.

Imaoci vozila svih vrsta za koja je izdata dozvola za korišćenje dužni su da pre prve upotrebe vozila bez odlaganja Direkciji podnesu zahtev za upis u registar iz stava 1. ovog člana.

Broj vozila pod kojim se upisuje u registar iz stava 1. ovog člana dodeljuje Direkcija.

Imalac vozila bez odlaganja prijavljuje Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili odluku o prestanku registracije vozila.

Specifikacija registra vozila propisana je u skladu sa Konvencijom o međunarodnim prevozima železnicama (COTIF).

Upis u registar se obavlja na osnovu popunjenog zahteva, čiji obrazac je dat specifikacijom iz stava 5. ovog člana.

Za upis u registar vozila plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Dostavljanje podataka za Evropski registar odobrenih tipova vozila

Član 48.

Direkcija dostavlja Agenciji podatke o svim odobrenim tipovima vozila.

Direkcija dostavlja Agenciji podatke i o svim izmenjenim, suspendovanim ili povučenim dozvolama za tip.

Registar infrastrukture

Član 49.

Upravljač infrastrukture dostavlja Agenciji podatke o podsystemima infrastrukture, energija i kontrola, upravljanje i signalizacija (pružni deo) za Registar infrastrukture i odgovoran je za tačnost, potpunost, doslednost i ažuriranje tih podataka i njihovo blagovremeno dostavljanje.

Direkcija dostavlja upravljaču infrastrukture smernice za potrebe dostavljanja podataka iz stava 1. ovog člana.

VI. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 50.

Inspekcijski nadzor nad primenom ovog zakona i podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona vrši ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, preko republičkog inspektora za železnički saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor).

Poverava se autonomnoj pokrajini na njenoj teritoriji vršenje poslova inspekcijskog nadzora nad primenom ovog zakona i podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona.

Na postupak vršenja inspekcijskog nadzora primenjuju se odredbe zakona koji uređuje inspekcijski nadzor, ako ovim zakonom nije drugačije propisano.

Član 51.

U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor ima pravo i dužnost da proverava da li se železnički saobraćaj vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

Član 52.

U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor je ovlašćen da:

1) zabrani upotrebu pojedinačnih ili više strukturnih podsistema ili njihovih delova i naredi da se otklone nepravilnosti zbog kojih je izrekao zabranu upotrebe;

2) zabrani izvršenje naloga koji su protivni odredbama ovog zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje interoperabilnost u železničkom saobraćaju i naredi otklanjanje nedostataka koji su prouzrokovani tim nalogima.

Član 53.

Inspektor, u vršenju inspeksijskog nadzora nosi službeno odelo i službenu legitimaciju.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja propisuje izgled i korišćenje službenog odela i sadržinu i obrazac službene legitimacije inspektora.

Član 54.

Privredno društvo ili drugo pravno lice nad kojim se vrši inspeksijski nadzor, dužno je da inspektoru omogući nesmetano vršenje inspeksijskog nadzora i da bez odlaganja omogući uvid u zahtevanu dokumentaciju i podatke, kao i nesmetan pristup objektima, sredstvima ili osoblju.

Lica iz stava 1. ovog člana dužna su da izvrše inspeksijske mere naložene na osnovu inspeksijskog nadzora iz stava 1. ovog člana.

Član 55.

Ako je inspektor, prilikom vršenja inspeksijskog nadzora, izdao usmeno naređenje ili izrekao usmenu zabranu, rešenje o tom naređenju ili zabrani dostaviće u roku od tri dana od dana izdavanja usmenog naređenja, odnosno izricanja usmene zabrane, upravljaču infrastrukture, železničkom prevozniku, privrednom društvu ili drugom pravnom licu na koje se to rešenje odnosi.

Član 56 .

Protiv rešenja inspektora može se izjaviti žalba ministru nadležnom za poslove saobraćaja u roku od 15 dana od dana dostavljanja pisanog rešenja.

Žalba odlaže izvršenje rešenja.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, žalba ne odlaže izvršenje rešenja kada je neophodno preduzimanje hitnih mera radi sprečavanja ili otklanjanja opasnosti po život ili zdravlje ljudi, imovinu, prava i interese zaposlenih i radno angažovanih lica, privredu, životnu sredinu, biljni ili životinjski svet, javne prihode, nesmetan rad organa i organizacija, komunalni red ili bezbednost, što se posebno obrazlaže u rešenju.

VII. KAZNE NE ODREDBE**Član 57.**

Novčanom kaznom od 700.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:

1) ne dostavi ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja spisak projekata koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja (član 11. stav 3);

2) zabranjuje, ograničava ili sprečava stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom ili zahteva ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu (član 12. stav 3);

3) zabranjuje, ograničava ili ometa izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podсистema koji čine deo železničkog sistema i ispunjavaju osnovne zahteve ili zahteva ponovno obavljanje provera koje su već izvršene (član 18. stav 1);

4) ne dozvoli prijavljenom telu odgovornom za proveru proizvodnje pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima ili ne da na uvid svu potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsystem (član 19. stav 24);

5) ne vrši periodične provere u skladu sa članom 19. stav 25. ovog zakona;

6) pusti u rad i koristi na železničkim prugama Republike Srbije stabilne podsisteme, bez dozvole za korišćenje (član 24. stav 1);

7) koristi strukturne podsisteme suprotno uslovima korišćenja i ograničenjima navedenim u dozvoli za korišćenje (član 24. stav 1. i član 25. stav 1);

8) koristi stabilne podsisteme suprotno uslovima korišćenja i ograničenjima navedenim u dozvoli za korišćenje stabilnih podсистema (član 24. stav 9);

9) koristi vozila bez pojedinačne dozvole za korišćenje (član 26. stav 7);

10) ne izradi novu verziju tipa vozila ili novu verziju varijante tipa vozila (član 26. stav 15);

11) ne izradi novi tip vozila i ne podnese zahtev za odobrenjem novog tipa vozila (član 26. stav 17);

12) koristi vozila suprotno uslovima korišćenja i ograničenjima navedenim u dozvoli za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI (član 27. stav 1);

13) koristi vozila suprotno uslovima korišćenja i ograničenjima navedenim u dodatnoj dozvoli za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI (član 28. stav 10);

14) koristi vozila suprotno uslovima korišćenja i ograničenjima navedenim u dozvoli za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI (član 29. stav 1);

15) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Republici Srbiji (član 30. stav 1);

16) koristi vozila suprotno uslovima korišćenja i ograničenjima navedenim u dodatnoj dozvoli za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI (član 30. stav 11);

17) bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana ne obavesti Direkciju o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 35. stav 5);

18) obnovi ili unapredi strukturni podsystem, a prethodno ne dostavi Direkciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta radi eventualnog pribavljanja nove dozvole za korišćenje strukturnog podсистema ili nove dozvole za korišćenje vozila (član 36. stav 1);

19) ne podnese zahtev Direkciji za upis u Nacionalni registar železničkih vozila (član 47. stav 2);

20) ako pravovremeno ne dostavi podatke čim budu dostupni ili dostavi pogrešne, nepotpune ili nedosledne podatke u RINF ili ne vrši njihovo ažuriranje (član 49. stav 4);

21) ako ne postupi po nalogu inspektora (član 52).

Novčanom kaznom od 5.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice ili odgovorno lice u pravnom licu za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 10.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Član 58.

Novčanom kaznom od 500.000 do 1.500.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:

1) ne podnese Ministarstvu zahtev za odstupanje ili ne priloži dokumente iz člana 11. stav 5. ovog zakona;

2) ne sastavi deklaraciju o usaglašenosti ili deklaraciju o pogodnosti za upotrebu (član 14. stav 1);

- 3) ne postupi po merama koje je naložila Direkcija (član 15. stav 1);
- 4) ako je izdalo sertifikat o usaglašenosti i ako je sastavilo deklaraciju o usaglašenosti za činilac interoperabilnosti koji nije usklađen sa osnovnim zahtevima (član 14. stav 1);
- 5) ne vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o usaglašenosti i sertifikatima o pogodnosti za upotrebu (član 17. stav 4);
- 6) ne postupi po merama koje je naložila Direkcija (član 17. stav 9);
- 7) ne objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 19. stav 10);
- 8) ne obezbedi izvršenje ispitivanja u skladu sa članom 28. stav 6. ovog zakona;
- 9) ne obezbedi izvršenje ispitivanja u skladu sa članom 30. stav 7. ovog zakona;
- 10) ne označi vozilo brojem koji mu je dodeljen (član 32. stav 7);
- 11) ne izvrši provere pre upotrebe vozila (član 33. stav 1);
- 12) bez odlaganja ne prijavi Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili odluku o prestanku registracije vozila (član 47. stav 4).

Novčanom kaznom od 5.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice ili odgovorno lice u pravnom licu za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 10.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

VIII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Imenovanje tela za ocenjivanje usaglašenosti

Član 59.

Do imenovanja tela za ocenjivanje usaglašenosti, poslove imenovanog tela iz čl. 17. i 20. ovog zakona obavljaće Direkcija.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila

Član 60.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila ne izdaje se za vozila koja su odobrena za saobraćaj i obeležena u skladu sa sporazumima između železničkih prevoznika iz Republike Srbije i železničkih prevoznika iz drugih država zaključenih pre 5. decembra 2013. godine.

Podzakonski propisi

Član 61.

Propisi za izvršavanje ovog zakona biće doneti u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana primenjivaće se propisi doneti na osnovu Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema („Službeni glasnik RS”, br. 41/18 i 16/22 – autentično tumačenje), ako nisu u suprotnosti sa ovim zakonom.

Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Član 62.

Do objavljivanja TSI iz člana 9. stav 4. ovog zakona u „Službenom glasniku Republike Srbije” važiće TSI koje je objavila Direkcija na svojoj internet stranici.

Dozvole za korišćenje vozila

Član 63.

Dozvole za korišćenje vozila izdate do dana stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi.

Započeti postupci

Član 64.

Postupci koji do dana stupanja na snagu ovog zakona nisu okončani, okončaće se po odredbama propisa koji je bio na snazi do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Zahtev za odstupanje od primene TSI

Član 65.

Do dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji zahtev za odstupanje iz člana 11. stav 5. ovog zakona, naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi Ministarstvu.

Prestanak važenja zakona

Član 66.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema („Službeni glasnik RS”, br. 41/18 i 16/22 – autentično tumačenje).

Stupanje na snagu

Član 67.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”, osim odredaba člana 11. st. 3. i 4, člana 15. st. 2. i 5, člana 19. st. 13. i 31. tačka 1), člana 22, člana 23. st. 2. i 3, člana 26. stav 16, člana 34. st. 4, 11. i 13, člana 36. stav 5, člana 37. st. 6. i 7, člana 44. st. 2. i 5, člana 45. stav 1, člana 48. i člana 49. koje se primenjuju od dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. tačka 6. Ustava Republike Srbije kojim je, pored ostalog, propisano da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje sistem obavljanja pojedinih privrednih i drugih delatnosti.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

U članu 7. Zakona o ministarstvima („Službeni glasnik RS”, broj 128/20), između ostalog, propisano je da Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture obavlja poslove državne uprave u oblasti železničkog saobraćaja, koji se odnose na: uređenje i obezbeđenje saobraćajnog sistema; uređenje i bezbednost tehničko-tehnološkog sistema saobraćaja; obligacione i svojinsko-pravne odnose; strategiju razvoja saobraćaja, planove razvoja i planove vezane za organizaciju saobraćajnog sistema i organizaciju prevoza.

Važeći Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema donela je Narodna skupština, na sednici održanoj dana 25. maja 2018. godine („Službeni glasnik RS”, broj 41/18). Ovaj zakon je u potpunosti usklađen sa Direktivom Evropskog Parlamenta i Saveta o interoperabilnosti železničkog sistema u okviru Zajednice od 17. juna 2008. godine (u nastavku Direktiva o interoperabilnosti) kojom se utvrđuju uslovi koje je potrebno zadovoljiti za postizanje interoperabilnosti u železničkom sistemu Evrope na način usklađen sa njenim odredbama. Ovi se uslovi odnose na projektovanje, izgradnju, puštanje u rad, unapređenje, obnovu, eksploataciju i održavanje delova ovog sistema, kao i na profesionalne kvalifikacije i zdravstvene i bezbednosne uslove za osoblje koje učestvuje u eksploataciji i održavanju. Direktiva o interoperabilnosti ima za cilj da postepeno uskladi tehničke standarde i druge procese koji regulišu nabavku opreme i kretanje vozova na transevropskoj mreži. Uklanjanje tehničkih i proceduralnih barijera, trebalo bi da pomogne napredak jedinstvenog tržišta železničkog sektora, smanji neefikasnost, stimuliše inovacije i pomogne u revitalizaciji i poboljšanju konkurentnosti železničkog transporta. U železničkom sektoru, koncept interoperabilnosti treba da omogući kontinualni saobraćaj vozova na celoj evropskoj železničkoj mreži, za šta je potrebna usklađenost karakteristika infrastrukture i vozila i efikasno međusobno povezivanje informacionih i komunikacionih sistema upravljača infrastrukture i operatora na mreži. Pored toga, interoperabilnost ima veliki uticaj i na železničku industriju, jer podstiče primenu međusobno kompatibilnih komponenti i time stvara zajedničko tržište interoperabilne opreme. Primena Direktive bi trebalo da pomogne železničkom sektoru da poveća potražnju za svojim uslugama, povećanja prihode i donese benefite putnicima, korisnicima usluga teretnog saobraćaja i utiče na zaštitu životne sredine.

U toku primene pomenutog zakona uočeni su problemi koji su se, pre svega, odnosili na nerazumevanje materije interoperabilnosti. Pored toga, doneta je nova Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta o interoperabilnosti železničkog sistema u okviru Zajednice od 26. maja 2016. godine, zbog čega se javila potreba za iniciranjem izmene važećeg zakona. Striktnim transponovanjem Direktive iz 2016. godine u ovaj zakon stiče se jasan uvid u materiju koju ovaj zakon obrađuje. Cilj transponovanja je obezbeđivanje razvoja i unapređivanja interoperabilnosti na železnici postepenog stvaranja unutrašnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, unapređenje i eksploataciju železničkog sistema, interoperabilnost železničkog sistema i dr.

Zahtevi Evropske unije prema državama, kada je u pitanju oblast interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, a koji su sprovedeni kroz ovaj zakon

odnose se na implementiranje tehničkih specifikacija interoperabilnosti, ovlašćenja prijavljenog tela, vođenje registra za železnička vozila i infrastrukturu, dužnost prijavljivanja nacionalnih propisa za bezbednost Evropskoj komisiji i dr.

Prilikom izrade radne verzije ovog zakona definisani su osnovni ciljevi koji su se želeli postići, odnosno uslovi koje treba da ispuni sistem železnice u Republici Srbiji da bi se obezbedila interoperabilnost u cilju nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja. Koncept železničkog sistema na kojem se zasnivaju rešenja u Predlogu zakona o interoperabilnosti železničkog sistema sastoji se od definisanja i uređivanja interoperabilnosti za konvencionalni železnički sistem i železnički sistem velikih brzina, strukturnih podсистema, činilaca interoperabilnosti i elementa strukturnih podсистema, donošenja tehničkih specifikacija interoperabilnosti, ocene usaglašenosti i ocene pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i verifikacije strukturnih podсистema (infrastruktura, energija), dozvola za korišćenje strukturnih podсистema, kao i nacionalnog registra železničkih vozila, registra odobrenih tipova železničkih vozila i registra infrastrukture, gde je specifikacija registra propisana u COTIF.

Donošenje ovog zakona, kojim će biti uređena oblast interoperabilnosti železnice uticaće na sve zainteresovane strane u procesu odvijanja železničkog saobraćaja, a pre svega na upravljača železničke infrastrukture, železničke prevoznike, železničku industriju (proizvođače i izvođače), organe državne uprave, imenovana tela za ocenu usaglašenosti, korisnike železničkih usluga (građani, privreda, špediteri i dr.), kao i druge koji učestvuju u procesu pružanja usluga u železničkom saobraćaju.

Predlogom zakona precizirano je donošenje podzakonskih akata, čime će se izvršiti celovito pravno uređivanje oblasti interoperabilnosti u železničkom saobraćaju. Ovim Predlogom zakona izvršena je harmonizacija sa Direktivom o interoperabilnosti čime je otklonjena mogućnost nerazumevanja obaveza koje proističu iz zahteva direktive. Takođe, Predlogom zakona predviđene su odredbe koje se odnose na izdavanje dozvola, sertifikata i ovlašćenja koje će izdavati Direkcija za železnice u skladu sa propisima Evropske unije i precizirana je uloga Direkcije za železnice u svim postupcima koje obavlja u pogledu interoperabilnosti. Takođe, ovim zakonom dato je ovlašćenje Direkciji za železnice za donošenje određenih propisa od značaja za interoperabilnost železničkog saobraćaja.

III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA

Odredbama člana 1. Predloga zakona definisan je predmet zakona.

Odredbama člana 2. Predloga zakona uvedeni su i definisani pojedini izrazi sa njihovim značenjima, upotrebljeni u smislu ovog zakona.

Odredbama čl. 3, 4, 5. i 6. Predloga zakona propisana je podela železničkog sistema, uređena podela svakog od sistema (konvencionalnog železničkog sistema i železničkog sistema velikih brzina), definisani elementi koji čine železničku mrežu, određeno koja vozila spadaju u železnička vozila, kao i podela podсистema (strukturni i funkcionalni podсистemi).

Odredbama člana 7. Predloga zakona propisana je primena zahteva za obezbeđenje interoperabilnosti.

Odredbama člana 8. Predloga zakona propisani su osnovni i posebni zahtevi interoperabilnosti, gde je za opšte zahteve propisana obaveza ispunjenja, dok se posebni zahtevi odnose na pojedine podсистeme.

Odredbama čl. 9, 10. i 11. Predloga zakona uređen je pojam Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI), pojam i oblast primene TSI i odstupanje od primene TSI.

Odredbama čl. 12 - 15. Predloga zakona propisano je stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti, usaglašenost i pogodnost za upotrebu, ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti kao i neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima.

Odredbama člana 16. Predloga zakona regulisana je Usaglašenost i pogodnost za upotrebu i činilaca interoperabilnosti.

Odredbama člana 17. Predloga zakona propisano je da ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema obavlja imenovano telo, obaveze imenovanog tela koje se odnosi na obavezu vođenja evidencije o izdatim sertifikatima, kao i nadležnost Direkcije do imenovanja tela za ocenjivanje usaglašenosti.

Odredbama člana 18. Predloga zakona definisano je slobodno kretanje podsistema.

Odredbama člana 19. Predloga zakona propisuje se postupak verifikacije podsistema i deklaraciju o verifikaciji podsistema.

Odredbama člana 20. Predloga zakona propisuje se postupak verifikacije podsistema i deklaraciju o verifikaciji podsistema na koje se primenjuju nacionalni propisi.

Odredbama člana 21. Predloga zakona reguliše usaglašenost sa TSI i nacionalnim železničkim tehničkim propisima.

Odredbama člana 22. Predloga zakona predviđena je obaveza prijavljivanja nacionalnih propisa iz oblasti interoperabilnosti.

Odredbama člana 23. Predloga zakona reguliše postupak u slučaju neusklađenosti podsistema sa osnovnim zahtevima.

Odredbama čl. 24 – 36. Predloga zakona regulisano je izdavanje dozvola za korišćenje stabilnih podsistema, dozvola za korišćenje mobilnih podsistema, dozvola za tip vozila, vozila koja su usklađena sa TSI, izdavanje dodatnih dozvola za korišćenje za vozila koja su usklađena sa TSI, izdavanje dozvola za korišćenje podsistema koji nisu usklađeni sa TSI, izdavanje dozvola za korišćenje vozila koja nisu usklađena sa TSI, izdavanje dodatnih dozvola za korišćenje vozila koja nisu usklađena sa TSI, izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila, izdavanje dozvola za korišćenje vozila, obaveze železničkog prevoznika u vezi sa proverama koje je dužan da izvrši pre upotrebe odobrenih vozila, neusklađenost vozila ili tipova vozila sa osnovnim zahtevima, oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila i obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema.

Odredbama čl. 37- 40. Predloga zakona predviđeni su uslovi koje mora da ispuni prijavljeno telo za ocenjivanje usaglašenosti, regulisana nepristrasnost prijavljenog tela, navedene veštine koje mora imati osoblje odgovorno za sprovođenje aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti, kao i odgovornost prijavljenog tela ukoliko poslove povezane sa ocenjivanjem usaglašenosti poveri podizvođaču ili ogranku.

Odredbama člana 41. Predloga zakona reguliše mogućnost podnosioca zahteva da koriste akreditovana interna tela za ocenjivanje usaglašenosti.

Odredbama člana 42. Predloga zakona reguliše aktivnosti Evropske komisije odnosno Generalnog sekretara OTIF-a vezi da dodeljivanjem identifikacionih brojeva i spiska prijavljenih tela.

Odredbama čl. 43 – 45. i Predloga zakona reguliše operativne obaveze prijavljenog tela, pružanje informacija, razmenu najbolje prakse i koordinaciju prijavljenih tela.

Odredbama člana 46. Predloga zakona predviđena je shodna primena odredaba čl. 37-41. i na imenovano telo.

Odredbama čl. 47. Predloga zakona propisano je vođenje registara železničkih vozila.

Odredbama čl. 48. Predloga zakona reguliše uspostavljanje i vođenje registra odobrenih tipova vozila.

Odredbama člana 49. Predloga zakona reguliše registar infrastrukture.

Odredbama člana 50. Predloga zakona propisan je inspekcijski nadzor nad primenom ovog zakona i podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona.

Odredbama člana 51. Predloga zakona propisana su prava i dužnosti inspektora.

Odredbama čl. 52 i 53. Predloga zakona propisana su ovlašćenja inspektora i obaveze u vezi sa službenim odelom i službenom legitimacijom.

Odredbama člana 54. Predloga zakona su regulisane dužnosti privrednih društava i drugih pravnih lica nad kojima se vrši inspekcijski nadzor.

Odredbama člana 55. Predloga zakona reguliše postupak u slučaju izdavanja usmenog naređenja ili izricanja usmene zabrane od strane inspektora.

Odredbama člana 56. Predloga zakona predviđena je mogućnost izjavljivanja žalbe ministru protiv rešenja inspektora.

Odredbama čl. 57. i 58. Predloga zakona ustanovljena su kažnjivi prekršaji, shodno dispozicijama propisanim u zakonu i određene visine novčanih kazni shodno zakonu kojim su uređeni prekršaji.

Odredbom člana 59. Predloga zakona propisano je da će Direkcija obavljati poslove tela za ocenjivanje usaglašenosti.

Odredbom člana 60. Predloga zakona propisano je da se dodatne dozvole za korišćenje vozila ne izdaju za vozila koja su odobrena za saobraćaj i obeležena u skladu sa sporazumima između železničkih prevoznika iz Republike Srbije i železničkih prevoznika iz drugih država zaključenih pre 5. decembra 2013. godine.

Odredbom člana 61. Predloga zakona je propisano da će se propisi za izvršavanje ovog zakona biti doneti u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona i navedeni koji će se propisi primenjivati do njihovog donošenja.

Odredbom člana 62. Predloga zakona predviđeno je da do objavljivanja TSI-ja iz člana 9. stav 4. ovog zakona u „Službenom glasniku Republike Srbije” važiće TSI-ji koje je objavila Direkcija na svojoj internet stranici.

Odredbom člana 63. Predloga zakona je predviđeno da dozvole za korišćenje vozila koje su izdate do stupanja na snagu zakona – ostaju na snazi.

Odredbom člana 64. Predloga zakona je predviđeno je da postupci koji su pokrenuti pre stupanja na snagu ovog zakona budu okončani po propisima koji su važili do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbom člana 65. Predloga zakona propisano je da do dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji zahtev za odstupanje od TSI, naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi Ministarstvu.

Odredbom člana 66. Predloga zakona je propisano da danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema („Službeni glasnik RS”, broj 41/18).

Odredbom člana 67. Predloga zakona regulisano je stupanje na snagu predmetnog zakona.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti dodatna sredstva u budžetu Republike Srbije.

Analiza efekata

PRILOG 2:

Ključna pitanja za analizu postojećeg stanja i pravilno definisanje promene koja se predlaže

- 1) Koji pokazatelji se prate u oblasti, koji su razlozi zbog kojih se ovi pokazatelji prate i koje su njihove vrednosti?

U oblastima koja su predmet Predloga zakona o interoperabilnosti železničkog sistema (u daljem tekstu: Predlog zakona) prati se broj izdatih sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema, broj izdatih sertifikata o verifikaciji strukturnih podsistema, broj izdatih dozvola za tip vozila, broj izdatih dozvola za korišćenje strukturnih podsistema (infrastrukturnih i vozila), kao i broj suspendovanih ili oduzetih sertifikata.

Navedeni pokazatelji se prate sa ciljem praćenja razvoja železničkog sektora, kako u pogledu odobravanja novih podsistema (infrastrukture i vozila) tako i razvoja prateće industrije.

Direkcija za železnice je od svog osnivanja 2005. godine do danas izdala:

- 30 sertifikata o usaglašenosti elemenata strukturnih podsistema;
- 5 sertifikata o pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema;
- 135 sertifikata o verifikaciji železničkih vozila;
- 36 dozvola za tip železničkih vozila;
- 1673 dozvola za korišćenje železničkih vozila koja nisu usaglašena sa TSI;
- 19 dodatnih dozvola za korišćenje železničkih vozila koja su usaglašena sa TSI;
- 131 dodatnih dozvola za korišćenje železničkih vozila koja nisu usaglašena sa TSI;

U posmatranom periodu nije bilo suspenzije ili oduzimanja sertifikata i dozvola.

Godina	Dozvole za tip vozila	Dodatne za korišćenje vozila	Dozvole za korišćenje podsistema	Vozila upisana u registar
2019.	/	24	18	279
2020.	1	38	2	1190
2021.	2	24	16	303
Ukupno	3	86	36	1772

U posmatranom periodu (2018-2022. godina) prevezeno je ukupno 19.996.222 putnika i 50.037.600 tona robe i to prema sledećem rasporedu:

Godina	Broj putnika	Količina robe
2018.	5.062.000	12.297.000
2019.	4.190.000	11.475.000
2020.	2.605.615	8.910.700
2021.	2.773.607	8.802.800
2022.	5.365.000	8.552.100
UKUPNO	19.996.222	50.037.600

Što se tiče pokazatelja koji se odnose na vreme zadržavanja vozova na granicama, treba istaći da se ne mogu sa preciznošću dati podaci o čekanju samo iz jednog razloga, npr. zbog tehničke neusaglašenosti vozova na granicama. Generalno, vremena zadržavanja na graničnim prelazima treba posmatrati sa rezervom, imajući u vidu da su pored tehničke neusaglašenosti, duga vremena zadržavanja moguća iz brojnih razloga: infrastrukturni radovi, nedostatak ili ograničenje kapaciteta tj. trase u susednoj državi, tehnologija obavljanja graničnih procedura, administrativne procedure kod primopredaje vozova (provera kočenja i slično) ili druga nacionalna pravila, carina) dodatne provere na granicama, carina i slično.

Prosečna starost teretnog kolskog parka „Srbija Kargo” a.d. iznosi 44 godine, dok prosečna starost lokomotivskog voznog parka „Srbija kargo” a.d. iznosi 42 godine. Što se tiče stanja voznog parka u železničkom putničkom saobraćaju, odnosno „Srbija Voz” a.d, starosna struktura vučnih vozila (obuhvaćene i dizel i električne lokomotive, kao i dizel i elektro vozovi) se kreće u granicama između 30 i 50 godina, dok prosečna starost putničkih kola iznosi oko 50 godina.

- 2) Da li se u predmetnoj oblasti sprovodi ili se sprovodio dokument javne politike ili propis? Predstaviti rezultate sprovođenja tog dokumenta javne politike ili propisa i obrazložiti zbog čega dobijeni rezultati nisu u skladu sa planiranim vrednostima.

U ovoj oblasti relevantan dokument javne politike je trenutno važeći Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema („Službeni glasnik RS”, broj 41/18).

Tokom primene ovog zakona uočeni su određeni nedostaci u pogledu primene propisa TSI i nacionalnih propisa, prijavljivanja nacionalnih propisa Evropskoj Komisiji, vođenja propisanih registara vozila i infrastrukture, nedovoljno jasno definisanih uslova koje treba da ispuni telo za ocenjivanje usaglašenosti i dr.

Rešenja u zakonu su bazirana na propisima EU, konkretno Direktive o interoperabilnosti 2008/57, koji takođe navedenu problematiku nisu dovoljno precizno definisali, nedovoljnog pravnog osnova za potpuno uređenje materije podzakonskim aktima i dr.

3) Koji su važeći propisi i dokumenti javnih politika od značaja za promenu koja se predlaže i u čemu se taj značaj ogleda?

Nacionalni program za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije, odnosno njegov plan donošenja propisa za period 2022-2025, kao i Odluka o Nacionalnom programu javne železničke infrastrukture za period od 2017. do 2021. godine.

Prilikom izrade Predloga zakona su bile uzete u obzir osnovne smernice iz Odluke o Nacionalnom programu javne železničke infrastrukture u onom delu koji se odnosi na planove razvoja tehničkih performansi infrastrukture u skladu sa evropskim standardima interoperabilnosti.

Pored toga, važeći propis javnih politika u oblasti od značaja za promenu koja se predlaže jeste trenutno važeći Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema („Službeni glasnik RS”, broj 41/18), kojim se uređuju uslovi koje treba da ispuni železnički sistem u Republici Srbiji u cilju postizanja njegove interoperabilnosti putem definisanja optimalnog nivoa tehničke usklađenosti, olakšanja, poboljšanja i razvoja usluga železničkog prevoza. Ti uslovi se odnose na projektovanje, izgradnju, puštanje u rad, unapređenje, obnovu, eksploataciju i održavanje delova železničkog sistema, kao i na stručne kvalifikacije, zdravstvene i bezbednosne uslove koji se primenjuju na osoblje koje učestvuje u eksploataciji i održavanju železničkog sistema.

Predlog zakona je u skladu sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske Unije usaglašen sa četvrtim železničkim paketom, konkretno sa Direktivom (EU) 2016/797 o interoperabilnosti železničkog sistema u okviru Evropske unije, čime će se otkloniti uočeni nedostaci u važećem zakonu i stvoriti uslovi za unapređenje interoperabilnosti i efikasnosti železničkog sistema i njegovu harmonizaciju sa evropskim železničkim sistemom i pristup evropskom železničkom transportnom tržištu.

4) Da li su uočeni problemi u oblasti i na koga se oni odnose? Predstaviti uzroke i posledice problema.

Određeni problemi u primeni važećeg zakona su uočeni i oni su navedeni u tački 2) Priloga 2 ove analize.

Pored toga, evidentno je da postoji veći broj starih železničkih vozila (koja su bila u eksploataciji pre 5. maja 2005. godine), pre svega teretnih kola, koja se koriste već dugi niz godina, a koja nisu upisana u nacionalni registar železničkih vozila jer, iako za većinu tih vozila postoji pretpostavka da su imala dozvolu za korišćenje u železničkom saobraćaju, imaoći železničkih vozila iz različitih razloga ne mogu da ih pribave (dozvole izdate pre više od 40 godina se zagubile, restruktuiranje i podela preduzeća, promene adrese, promene vlasnika vozila i sl.).

Naime, u periodu do formiranja Direkcije za železnice, dozvole za korišćenje železničkih vozila izdavala je Zajednica jugoslovenskih železnica, železničko-transportne organizacije, ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja i organi lokalne

samouprave, u zavisnosti od vrste i namene vozila i zakonskih propisa koji su važili u trenutku izdavanja dozvola.

Donošenjem Zakona o železnici 18. februara 2005. godine („Službeni glasnik RS”, broj 18/05), obrazovana je Direkcija za železnice, kao posebna organizacija u sistemu državne uprave Republike Srbije, kojoj je odredbama člana 79. Zakona o železnici, između ostalog, dato u nadležnost izdavanje dozvola za korišćenje železničkih vozila.

Dozvole izdate od strane Direkcije za železnice, kao i sva prateća dokumentacija, od dana kada je počela sa izdavanjem dozvola su dostupne i vodi se njihova evidencija, međutim, značajan broj dozvola koje je izdala Zajednica jugoslovenskih železnica, kao i prateću dokumentaciju za izdavanje dozvola, niti poseduju imaooci vozila, niti je poznato gde se nalaze ostali primerci dozvola i dokumentacije koje su preuzele tadašnje „Železnice Srbije” nakon prestanka rada Zajednice jugoslovenskih železnica, stupanjem na snagu Zakona o železnici („Službeni glasnik RS”, broj 18/05).

Iz gore navedenih razloga jedan broj železničkih vozila ne poseduje dozvolu za korišćenje i ne može biti upisan u nacionalni registar železničkih vozila, pa se ta vozila u skladu sa važećim propisima, ne mogu koristiti u železničkom saobraćaju. Inspektori za železnički saobraćaj, postupajući u skladu sa propisima, izdaju rešenja o isključivanju takvih vozila iz saobraćaja.

Tačan broj starih železničkih vozila za koja imaooci nemaju i nisu u mogućnosti da pribave dozvolu nije moguće sa sigurnošću utvrditi, a prema saznanjima Direkcije za železnice taj broj je okvirno:

- 645 teretnih kola čiji je imalac bio nacionalni železnički prevoznik,
- 140 teretnih kola i 7 vučnih vozila čiji je imalac privredno društvo u privatnom vlasništvu i
- jedan broj železničkih vozila koji nije moguće sa sigurnošću utvrditi, čiji su vlasnici/imaoci drugi privredni subjekti, uključujući i vozila koja se koriste samo na industrijskim kolosecima.

Takođe, u skladu sa važećim propisima, ukoliko vozila ne poseduju dozvolu, kao što je to slučaj sa predmetnim vozilima, u cilju dobijanja dozvole potrebno je izvršiti postupak verifikacije predmetnih vozila, u smislu člana 19. Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema, a u skladu sa odredbama Pravilnika o ocenjivanju usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i elemenata strukturnih podsistema, verifikaciji strukturnih podsistema i izdavanju dozvola za korišćenje strukturnih podsistema („Službeni glasnik RS”, broj 5/16).

U postupku verifikacije vozila, na osnovu podnetog zahteva, Direkcija za železnice ukoliko su ispunjeni svi propisani uslovi izdaje sertifikat o ispitivanju tipa i sertifikat o verifikaciji pojedinačnog vozila koji odgovara tipu, a nakon toga se podnosi zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, u smislu člana 22. Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema. Nakon izdavanja dozvole za tip vozila podnosi se zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje pojedinačnog vozila, u smislu člana 27. istog zakona i Direkcija za železnice izdaje dozvolu za korišćenje u železničkom saobraćaju za predmetno vozilo.

Međutim, problem je što na navedena železnička vozila nije moguće ili je vrlo teško primeniti važeća zakonska rešenja, odnosno sprovođenje celog postupka verifikacije vozila na osnovu kojeg se izdaje dozvola za tip vozila i pojedinačna dozvola za korišćenje, jer su predmetna vozila stara 30 i više godina i kao takva ne ispunjavaju danas važeće tehničke zahteve i/ili obzirom na starost neizvesno je da li bi uspešno prošla potrebna tipska ispitivanja.

Poseban problem je i to što je određeni broj takvih vozila od strane vlasnika/imalaca izdat u zakup privrednim subjektima kojima su stvoreni veliki problemi u poslovanju zbog toga što su trenutno ta vozila isključena iz saobraćaja u skladu sa propisima po rešenju Republičkih inspektora za železnički saobraćaj.

Iz navedenog razloga, ukoliko se odustane od izmene zakona, uočeni problemi i dalje će postojati, bez mogućnosti da se reše.

5) Koja promena se predlaže?

Najbitnije promene u Predlogu zakona su:

- proširenje oblasti primene TSI na ceo železnički sistem tj. na sve novoizgrađene, unapređene ili obnovljene podsisteme;
- smanjenje broja nacionalnih propisa jer će se umesto njih primenjivati TSI;
- definisanje „verzije” i „varijante” tipa vozila čime se definiše kada je potrebna nova dozvola za tip vozila, što u važećem zakonu nije bilo jasno definisano;
- rešavanje statusa velikog broja postojećih železničkih vozila za koja se ne može pronaći dozvola za korišćenje, zbog čega nisu mogla biti upisana u nacionalni registar železničkih vozila, za koja će se dozvola za korišćenje izdavati po pojednostavljenom postupku;
- preciziranje obaveza železničkog prevoznika da pre upotrebe vozila proveri da li je za vozila koja uvrštava u voz izdata dozvola za korišćenje i da li su vozila propisno registrovana, da li su vozila usklađena sa trasom i da li su pravilno uvrštena u sastav voza obavi propisane provere;
- detaljno definisanje uslova koje mora da ispuni telo za ocenjivanje usaglašenosti, kako prijavljeno telo, tako i imenovano telo;
- registracija vozila u Evropskom registru vozila kada se za to steknu uslovi;
- obaveza upravljača infrastrukture da obezbedi tačnost, potpunost, doslednost, pravovremenost i ažuriranje podataka o infrastrukturi i njihovo dostavljanje u registar infrastrukture (RINF). RINF aplikacija je internet aplikacija koju uspostavlja i održava Agencija.

Proširenje oblasti primene TSI na celokupni železnički sistem imaće pre svega pozitivan uticaj na železničke prevoznike jer će sa svojim vozilima koja ispunjavaju zahteve TSI moći nesmetano da učestvuju u međunarodnom saobraćaju. Primenom TSI na infrastrukturu ispunjava se i obaveza iz ratifikovanog Sporazuma o formiranju transportne zajednice.

Važeći TSI su: TSI teretna kola, TSI lokomotive i putnička vozna sredstva, TSI buka, TSI infrastruktura, TSI energija, TSI kontrola, upravljanje i signalizacija, TSI bezbednost u železničkim tunelima, TSI lica sa smanjenom pokretljivošću, TSI

telematske aplikacije za prevoz robe, TSI telematske aplikacije za prevoz putnika, TSI regulisanje i upravljanje saobraćajem.

6) Da li je promena zaista neophodna i u kom obimu?

Promene su neophodne u predloženom obimu.

7) Na koje ciljne grupe će uticati predložena promena? Utvrditi i predstaviti ciljne grupe na koje će promena imati neposredan odnosno posredan uticaj.

Ciljne grupe na koja će predložena rešenja imati efekte su upravljači železničke infrastrukture, železnički prevoznici, proizvođači železničke opreme, Direkcija za železnice, resorno ministarstvo i tela za ocenjivanje usaglašenosti.

Rešenja u ovom zakonu su primenjivana u postojećem Zakonu o interoperabilnosti železničkog sistema, te neće imati većih izmena na procedure koje se već obavljaju sa privrednim subjektima uključenim u železnički saobraćaj. Sva rešenja će u perspektivi imati pozitivan uticaj na:

- sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja, tj. železničke prevoznike, upravljača infrastrukture, privredna društva i druga pravna lica koji vrše prevoz za sopstvene potrebe, iz razloga što će efikasnijom primenom ovog zakona, Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju i Zakona o železnici biti stvoreni uslovi za brži razvoj celokupnog železničkog sistema i bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja. Rešenja u ovom zakonu imaju indirektan uticaj na sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja. Ključna rešenja utičuće na subjekte regulacije podstičući ih da poštuju novopredložena rešenja;
- Direkciju za železnice, kojoj će i ovim zakonom biti data ovlašćenja za donošenje propisa od značaja za interoperabilnost železnice, kao i za izdavanje odgovarajućih dozvola i sertifikata. Jedina nova nadležnost Direkcije je vođenje preliminarnog postupka koji se pokreće na zahtev podnosioca zahteva, sa ciljem da se podnosiocu zahteva da mišljenje da li je njegov pristup pripremi zahteva za izdavanjem dozvola korektan.
- privredu Republike Srbije u celini, a posebno na železničku industriju (proizvođače i remontere), ali i druge učesnike u delatnosti železničkog saobraćaja, zbog toga što će poboljšavanjem i zaokruživanjem pravnog uređivanja tog vida saobraćaja u skladu sa zakonodavstvom Evropske unije u perspektivi doći do porasta interesovanja za saobraćaj železnicama, kako u Republici Srbiji, tako i u onim evropskim zemljama koje imaju interes za odvijanje železničkog saobraćaja preko teritorije Republike Srbije, sa mogućnošću konkurentnosti naših firmi i na evropskom tržištu, prihvatanjem dozvola za korišćenje podsistema i činilaca interoperabilnosti, odnosno tehničkim specifikacije interoperabilnosti – TSI;
- na sve korisnike usluga železničkih preduzeća, i u putničkom i u teretnom saobraćaju, jer će kroz primenu TSI biti podignut nivo železničkog saobraćaja i time će obezbediti dodatnu konkurentnost sa drugim vidovima saobraćaja a sa posebnim osvrtom na bezbednost železničkog saobraćaja, pristup službenim mestima, organizaciju službenih mesta, komfor tokom vožnje i dr.

8) Da li postoje važeći dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena i o kojim dokumentima se radi?

Ne. Mora se menjati navedeni Zakon.

9) Da li je promenu moguće ostvariti primenom važećih propisa?

Ne.

10) Kvantitativno (numerički, statistički) predstaviti očekivane trendove u predmetnoj oblasti, ukoliko se odustane od intervencije (*status quo*).

Zadržavanjem postojećeg stanja ostali bi nerešeni uočeni problemi u primeni važećeg zakona što bi se negativno odrazilo na konkurentnost železničkog transporta i njegovu integraciju u evropski železnički sistem.

Godina	Dozvole za tip vozila	Dodatne za korišćenje vozila	Dozvole za korišćenje podsistema	Vozila upisana u registar
2019.	/	24	18	279
2020.	1	38	2	1190
2021.	2	24	16	303
Ukupno	3	86	36	1772

U zavisnosti od razvoja železničkog saobraćaja u Republici Srbiji, u narednom periodu očekuje se nabavka novih vozila.

11) Kakvo je iskustvo u ostvarivanju ovakvih promena u poređenju sa iskustvom drugih država, odnosno lokalnih samouprava (ako je reč o javnoj politici ili aktu lokalne samouprave)?

Iskustva država članica Evropske unije koje su ove promene već sprovele su pozitivna.

Direktiva koja je transponovana u ovaj Predlog zakona se primenjuje od sredine juna 2019. godine.

Iskustva EU primenom interoperabilnosti u železničkom saobraćaju u prethodnom periodu se ogleda u povećanju broja putničkih i teretnih kilometara u železničkom saobraćaju, povećanju broja međunarodnih putničkih i teretnih vozova, povećanju broja pruga na kojima se primenjuje ERTMS, smanjenju vremena za autorizaciju železničkih vozila (od strane ERA), povećanje predvidivosti i tačnosti vozova na graničnim prelazima i slično. Treba imati u vidu da su 2020. kao i 2021. godina

bile specifične usled krize izazvane Kovidom-19, tako da se pojedini rezultati koji su bili predviđeni nisu realizovali u onom obimu kao što je planirano (npr. povećanje udela železnice na železničkom tržištu), te nisu u dovoljnoj meri reprezentativni da bi se procenio napredak interoperabilnosti železničkog sistema u EU.

PRILOG 3:

Ključna pitanja za utvrđivanje ciljeva

- 1) Zbog čega je neophodno postići željenu promenu na nivou društva? (odgovorom na ovo pitanje definiše se opšti cilj).

Neophodna promena je potrebna radi dalje integracije domaćeg tržišta železničkih usluga u tržište EU, kroz usaglašavanje sa propisima EU, što na kraju treba da doprinese unapređenju konkurentnosti naših železničkih prevoznika i povećanju interoperabilnosti i konkurentnosti javne železničke infrastrukture Republike Srbije za obavljanje međunarodnih prevoza železnicom.

Cilj ovog zakona, kao i Direktive o interoperabilnosti koja je transponovana u zakon je unapređenje železničkog sektora i pružanje boljeg kvaliteta prevozne usluge.

Konkretan cilj koji se predviđa ovom direktivom jeste uspostavljanje uslova koje treba ispuniti za postizanje interoperabilnosti železničkog sistema EU kako bi se definisao i postigao optimalan nivo tehničke usklađenosti i na taj način omogućilo olakšanje, poboljšanje i razvoj železnice, odnosno stvaranje jedinstvenog železničkog područja (tržišta). Pomenuti uslovi se tiču projektovanja, izgradnje, stavljanja na tržište, stavljanja u rad, nadogradnje, obnavljanja, rada i održavanja delova tog sistema, kao i profesionalne kvalifikacije i zdravstvenih i bezbednosnih uslova koji važe za osoblje koje doprinosi na njegov rad i održavanje. Na taj način će se doprineti poboljšanju železnice kao sistema što bi trebalo da doprinese povećanju konkurentnosti železnice na transportnom tržištu, pa samim tim, a posebno imajući u vidu njegove ekološke i energetske prednosti u odnosu na druge vidove saobraćaja, i postizanju ciljeva Zelenog dogovora, odnosno očuvanju životne sredine u budućnosti.

- 2) Šta se predmetnom promenom želi postići? (odgovorom na ovo pitanje definišu se posebni ciljevi, čije postizanje treba da dovode do ostvarenja opšteg cilja. U odnosu na posebne ciljeve, formulišu se mere za njihovo postizanje).

Predlogom zakona postiže se naročito:

- postepen prelazak na primenu evropskih tehničkih propisa – TSI, čime se stvaraju uslovi za postizanje interoperabilnosti železničkog sistema Republike Srbije i njegove konkurentnosti na međunarodnom železničkom transportnom tržištu;

- vođenje propisanih registara vozila i infrastrukture čime se olakšava železničkim prevoznicima pravilan sastav vozova i provera njihove tehničke usklađenosti sa trasama koje koriste;
- proizvodnja vozila, njihovih delova i opreme za infrastrukturu u skladu sa harmonizovanim propisima - TSI omogućuje proizvođačima plasiranje proizvoda na međunarodno tržište.

3) Da li su opšti i posebni ciljevi usklađeni sa važećim dokumentima javnih politika i postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioriternim ciljevima Vlade?

Da. Donošenje novog zakona predviđeno je Planom rada Vlade za 2023. godinu. Takođe, Nacionalnim program za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije predviđeno je usvajanje novog zakona, radi usaglašavanja sa Direktivom 2016/797/EZ.

4) Na osnovu kojih pokazatelja učinka će biti moguće utvrditi da li je došlo do ostvarivanja opštih odnosno posebnih ciljeva?

Ostvarivanje opštih i posebnih ciljeva videće se kroz povećanje broja vozova, broja prevezenih putnika i tona robe u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju. Međutim, imajući u vidu značajne infrastrukturne radove na železničkoj mreži koji su započeti u prethodnom periodu i čija je realizacija u toku ili je planirana za naredni period, ne može se sa pouzdanošću dati precizna procena uticaja na obim saobraćaja iz navedenih razloga. U nastavku je data tabela sa procenjenim podacima u vezi ostvarivanja ciljeva u periodu od 2023. do 2025. godine.

Godina	Početna vrednost 2023.	2024.	Ciljna vrednost 2025.
Broj putničkih vozova u železničkom saobraćaju	112.660	130.000	150.000
Broj teretnih vozova u železničkom saobraćaju	15.490	16.000	17.000
Broj prevezenih putnika u unutrašnjem železničkom saobraćaju	5.226.000	6.000.000	7.000.000
Broj prevezenih putnika u međunarodnom železničkom saobraćaju	131.000	150.000	200.000
Broj prevezene robe u međunarodnom železničkom saobraćaju (tone)	6.300.800	6.500.000	7.000.000
Broj prevezene robe u unutrašnjem železničkom saobraćaju (tone)	2.499.200	3.000.000	3.500.000

PRILOG 4:**Ključna pitanja za identifikovanje opcija javnih politika**

- 1) Koje relevantne opcije (alternativne mere, odnosno grupe mera) za ostvarenje cilja su uzete u razmatranje? Da li je razmatrana „status quo” opcija?

Cilj/ciljevi iz direktive se ne mogu ispuniti na drugi način sem donošenja novog zakona.

Razmatrajući mogućnosti za drugačije rešenje napred navedenih predloga za izmene, prošlo se kroz nekoliko faza:

- u toku analize razmatran je status quo – dalje postupanje po važećem Zakonu o interoperabilnosti železničkog sistema. Budući da je važeći zakon usklađen sa Direktivom 2008/57/EZ, a da je došlo do izmene iste novom Direktivom 2016/797/EZ, ova opcija nije dala rešenje.

- ideja donošenja zakona kojim bi se izmenio i dopunio važeći Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema u smislu korekcije problema uočenih u realizaciji važećeg zakona je bila moguća opcija, ali imajući u vidu obim izmena, kao i opredeljenje Evropske komisije da se donese nova direktiva, ova opcija nije prihvaćena.

- donošenje novog Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema je jedino rešenje za ostvarivanje ciljeva i otklanjanje uočenih nedostataka.

- 2) Da li su, pored regulatornih mera, identifikovane i druge opcije za postizanje željene promene i analizirani njihovi potencijalni efekti?

Nema drugih opcija za postizanje željene promene.

- 3) Da li su, pored restriktivnih mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično) ispitane i podsticajne mere za postizanje posebnog cilja?

Nisu predviđene nikakve restriktivne ni podsticajne mere.

- 4) Da li su u okviru razmatranih opcija identifikovane institucionalno upravljačko organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi?

Nisu identifikovane institucionalno-upravljačko-organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi.

- 5) Da li se promena može postići kroz sprovođenje informativno-edukativnih mera?

Sprovođenje informativno-edukativnih mera nije potrebno da bi se postigli opšti i posebni ciljevi.

- 6) Da li ciljne grupe i druge zainteresovane strane iz civilnog i privatnog sektora mogu da budu uključene u proces sprovođenja javne politike, odnosno propisa ili se problem može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora?

Problem se može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora.

- 7) Da li postoje raspoloživi, odnosno potencijalni resursi za sprovođenje identifikovanih opcija?

Da.

- 8) Koja opcija je izabrana za sprovođenje i na osnovu čega je procenjeno da će se tom opcijom postići željena promena i ostvarenje utvrđenih ciljeva?

Opcija je donošenje novog Zakona, koji je usklađen sa novom Direktivom iz četvrtom paketa EU propisa, odnosno Direktivom 2016/797/EZ.

PRILOG 5:

Ključna pitanja za analizu finansijskih efekata

- 1) Kakve će efekte izabrana opcija imati na javne prihode i rashode u srednjem i dugom roku?

Izabrana opcija neće dodatno uticati na javne prihode i rashode jer su sve finansijske obaveze (takse za izdavanje sertifikata, dozvola i sl.) već predviđene važećim Zakonom, a njihova visina je utvrđena Zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse - Tarifni broj 148.

Pored toga, u toku je investicioni ciklus ulaganja u železničku infrastrukturu procenjene vrednosti oko 7,2 milijarde evra koji podrazumeva realizaciju infrastrukturnih projekata koji imaju za cilj usklađivanje se TSI (potpuno ili delimično) i koji su u fazi izvođenja radova, pripreme tehničke dokumentacije ili obezbeđivanja finansijskih sredstava za njihovu realizaciju. U vrednost svih pojedinačnih projekata uključena su i finansijska sredstva potrebna za

ispunjenje zahteva interoperabilnosti, koja su u odnosu na veličinu sredstava namenjenih za same projekte zanemarljiva.

Novi administrativni postupak iz nadležnosti Direkcije za železnice koji će se plaćati RAT je preliminarni postupak koji je objašnjen u tački 7) Priloga 2.

Iz nadležnosti Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture se ne uvode novi administrativni postupci, već samo menjaju dva postojeća za koje je već važećim zakonom definisano da se prilikom njihovog podnošenja već vrši plaćanje takse za administrativnog postupak, tako da ovo ne utiče na dodatno na prihode, odnosno troškove.

- 2) Da li je finansijske resurse za sprovođenje izabrane opcije potrebno obezbediti u budžetu, ili iz drugih izvora finansiranja i kojih?

Nije potrebno obezbeđivanje finansijskih sredstava za realizaciju propisanih mera.

- 3) Kako će sprovođenje izabrane opcije uticati na međunarodne finansijske obaveze?

Neće uticati na međunarodne finansijske obaveze.

- 4) Koliki su procenjeni troškovi uvođenja promena koji proističu iz sprovođenja izabrane opcije (osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika) iskazani u kategorijama kapitalnih troškova, tekućih troškova i zarada?

Nije potrebno osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih i obuka državnih službenika.

- 5) Da li je moguće finansirati rashode izabrane opcije kroz redistribuciju postojećih sredstava?

Nije relevantno.

- 6) Kakvi će biti efekti sprovođenja izabrane opcije na rashode drugih institucija?

Nije relevantno.

PRILOG 6:

Ključna pitanja za analizu ekonomskih efekata

- 1) Koje troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata?

Izabrana opcija će imati uticaj na proizvođače na tržištu interoperabilne opreme i stvaranja unutrašnjeg tržišta. Proizvođači će da plasiraju svoje proizvode koji su usklađeni sa TSI i na međunarodnom tržištu.

Primena TSI se odnosi na novoizgrađena vozila, tako da postojeća vozila mogu i dalje da se koriste, odnosno izabrana opcija u tom smislu neće imati uticaj na železničke prevoznike, upravljača železničke infrastrukture i samu infrastrukturu.

Primena TSI kontrola, upravljanje i signalizacija omogućava brzine veće od 160 km/h pod uslovom da su nove pruge projektovane za takve brzine.

Novi sistem će uticati na povećanje komercijalne brzine železničkog saobraćaja s obzirom da će njegovom primenom uspostaviti jedinstveni železnički prostor (tržište) što će, između ostalog, dovesti i do smanjenja vremena čekanja na granicama usled međusobne usaglašenosti. Takođe, primena ERTMS-a će uticati i na povećanje operativne brzina vozila, kao i na unapređenje bezbednosti odvijanja železničkog saobraćaja.

Donošenje novog zakona neće prouzrokovati nikakve nove troškove privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata, koji već nisu predviđeni važećim zakonom. Visina taksi za izdavanje isprava predviđenih ovim zakonom je već utvrđena Zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse - Tarifni broj 148.

Dodatni trošak za pojedine privredne subjekte je taksa za sprovođenje preliminarnog postupka. Ovaj postupak nije obavezan već se pokreće na zahtev stranke i predstavlja fazu pre podnošenja zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje. Preliminarni postupak je jedna vrsta konsultantske usluge u kome Direkcija za železnice analizira i ocenjuje informacije i dokumentaciju koju će stranka kasnije podneti uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje i ukazuje na eventualne nedostatke koje treba korigovati, tako da kad dođe vreme da stranka podnese zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje dokumentacija bude uredna i kompletna.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na konkurentnost privrednih subjekata na domaćem i inostranom tržištu (uključujući i efekte na konkurentnost cena) i na koji način?

Da. Primena novog zakona i harmonizacija tehničkih propisa i njihova primena će povećati konkurentnost privrednih subjekata iz Republike Srbije na domaćem i inostranom tržištu, tako što će se njegovom primenom eliminisati prepreke za nastup na međunarodnom tržištu.

- 3) Da li izabrane opcije utiču na uslove konkurencije i na koji način?

Ne.

- 4) Da li izabrana opcija utiče na transfer tehnologije i/ili primenu tehničko-tehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija i na koji način?

Donekle. Proširenje oblasti primene TSI na ceo železnički sistem zahtevaće u izvesnoj meri primenu novih tehničko-tehnoloških rešenja koja se pre svega odnose na podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu i na koji način?

Nije relevantno

- 6) Kakve će efekte izabrana opcija imati na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao i prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca?

Nije relevantno.

PRILOG 7:

Ključna pitanja za analizu efekata na društvo

- 1) Kolike troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati građanima?

Izabrana opcija ne prouzrokuje troškove građanima. Koristi koje se mogu očekivati u budućem periodu su pružanje boljeg kvaliteta usluga putnicima. Poboljšanja kvaliteta železničkih usluga u teretnom i putničkom saobraćaju proizilazi pre svega iz poboljšanja bezbednosti i efikasnosti odvijanja železničkog saobraćaja a ogledaće se npr. kroz povećanje komercijalne brzine vozova, poboljšanje stanja podsistema primenom TSI, a naročito primenom novih standarda koje prevoznici i upravljači treba da ispune a odnose se na poboljšanje svih parametara kvaliteta železničke usluge (brzina, komfor, pristupačnost, bezbednost, sigurnost i drugo), zatim poboljšanja bezbednosti i sigurnosti u tunelima i vozilima i slično. Pored toga, kada se ostvari otvaranje tržišta na međunarodnom nivou, očekuje se da na graničnim prelazima ne dolazi do zamene lokomotiva, čime bi se ubrzalo bavljenje u ovim železničkim stanicama, a time i smanjilo vreme putovanja međunarodnih vozova.

- 2) Da li će efekti realizacije izabrane opcije štetno uticati na neku specifičnu grupu populacije i da li će to negativno uticati na uspešno sprovođenje te opcije, kao i koje mere treba preduzeti da bi se ovi rizici sveli na minimum?

Efekti realizacije izabrane opcije nemaju štetnih uticaja.

- 3) Na koje društvene grupe, a posebno na koje osetljive društvene grupe, bi uticale mere izabrane opcije i kako bi se taj uticaj ogledao (pre svega na siromašne i socijalno isključene pojedince i grupe, kao što su osobe sa invaliditetom, deca, mladi, žene, stariji preko 65 godina, pripadnici romske nacionalne manjine, neobrazovani, nezaposleni, izbegla i interno raseljena lica i stanovništvo ruralnih sredina i druge osetljive društvene grupe)?

Ovim Predlogom zakona, kao i važećim utvrđen je opšti zahtev koje mora da ispuni železnički sistem, a koji se odnosi na pristupačnost, odnosno podsistemi infrastrukture i vozni sredstva moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u cilju obezbeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primenom odgovarajućih mera. Ovo uključuje projektovanje, izgradnju, obnovu, unapređenje, održavanje i eksploataciju predmetnih delova podсистema koji su pristupačni javnosti.

Izabrana opcija će pozitivno uticati na osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću jer TSI koja se odnosi na pristupačnost železničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama smanjenje pokretljivosti definiše tehničke uslove za izgradnju pristupnih puteva, perona, rampi, železničkih vozila i toaleta u njima, postavljanje raznih oznaka i informacija prilagođenih invalidima, slabovidim licima i sl.

- 4) Da li bi i na koji način izabrana opcija uticala na tržište rada i zapošljavanje, kao i na uslove za rad (npr, promene u stopama zaposlenosti, otpuštanje tehnoloških viškova, ukinuta ili novoformirana radna mesta, postojeća prava i obaveze radnika, potrebe za prekvalifikacijama ili dodatnim obukama koje nameće tržište rada, rodnu ravnopravnost, ranjive grupe i oblike njihovog zapošljavanja i slično)?

U Republici Srbiji u ovom trenutku postoje dva tela za ocenu usaglašenosti i to za strukturne podsisteme:

- infrastruktura;
- energija;
- kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo;
- kontrola, upravljanje i signalizacija – deo u vozilu;
- železnička vozila – teretna kola.

Sve to ostavlja prostor za formiranje novih tela za ocenu usaglašenosti, na teritoriji Republike Srbije čime bi se ostvarivao priliv sredstava od sertifikacije proizvoda i podсистema.

Sa uspostavljanjem novih tela za ocenu usaglašenosti proširio bi se rad niza laboratorija i drugih stručnih institucija čime bi se zaokružio neophodan proces ispitivanja. Time se stiču uslovi za uključivanje državnih institucija i drugih privrednih subjekata koji se načelno bave kalibracijom i baždarenjem mernih uređaja i aparata.

Preciziranim uređivanjem sistema interoperabilnosti železnice podstaći će se interesovanje domaćih i stranih privrednih subjekata za dobijanje odgovarajućih dozvola i sertifikata kako bi mogli da ispune uslove vezane za strukturne podsisteme i nakon toga započnu obavljanje određenih delatnosti na teritoriji Republike Srbije.

- 5) Da li izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman, ili dovode do direktne ili indirektno diskriminacije različitih kategorija lica (npr, na osnovu nacionalne pripadnosti, etničkog porekla, jezika, pola, rodnog identiteta, invaliditeta, starosne dobi, seksualne orijentacije, bračnog statusa ili drugih ličnih svojstava)?

Izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman svih korisnika železničkih usluga.

- 6) Da li bi izabrana opcija mogla da utiče na cene roba i usluga i životni standard stanovništva, na koji način i u kojem obimu?

Objašnjeno pod 3) ovog priloga.

Izabrana opcija ne utiče na cene transportnih usluga.

U skladu sa Zakonom o železnici, železnički prevoznici koji pružaju usluge prevoza robe i putnika posluju prema tržišnim principima, a Vlada daje saglasnost na visinu cene pristupa železničkoj infrastrukturi.

Teoretski posmatrano, interoperabilnost fizički povećava propusnu moć pruga stoga bi u perspektivi trebala da utiče na povećanje međunarodnog putničkog i teretnog saobraćaja. Samo otvaranje tržišta i obezbeđivanje bezbednog i nesmetanog kretanja vozova dovodi do povećanja konkurencije među železničkim preduzećima.

Kod putničkog saobraćaja bi se to posebno ogledalo u novim standardima koje prevoznici i upravljači treba da ispune, a koji bi dosta unapredili komfor tokom pristupa železničkoj infrastrukturi i korišćenja vozila i usluga tokom putovanja, na šta najviše utiču TSI za lica sa invaliditetom i lica sa smanjenom pokretljivošću.

Sve navedeno bi pozitivno uticalo na otvaranje novih međunarodnih linija koje bi uz podizanje nivoa usluga predstavljale jeftiniju i efikasniju alternativu drugim vidovima saobraćaja.

Podizanje nivoa železničkog saobraćaja bi takođe pozitivno uticalo na smanjenje broja nesreća i povređenih u drumskom saobraćaju, što nije zanemarljivo.

- 7) Da li bi se realizacijom izabranih opcija pozitivno uticalo na promenu socijalne situacije u nekom određenom regionu ili okrugu i na koji način?

Nije relevantno.

- 8) Da li bi se realizacijom izabrane opcije uticalo na promene u finansiranju, kvalitetu ili dostupnosti sistema socijalne zaštite, zdravstvenog sistema ili sistema obrazovanja, posebno u smislu jednakog pristupa uslugama i pravima za osetljive grupe i na koji način?

Nije relevantno.

PRILOG 8:

Ključna pitanja za analizu efekata na životnu sredinu

- 1) Da li izabrana opcija utiče i u kojem obimu utiče na životnu sredinu, uključujući efekte na kvalitet vode, vazduha i zemljišta, kvalitet hrane, urbanu ekologiju i upravljanje otpadom, sirovine, energetska efikasnost i obnovljive izvore energije?

Da i to pozitivno.

U TSI koja se odnosi na „železnička vozila” se definišu tehnički uslovi za zaštitu od buke izazvane železničkim saobraćajem. Preduzimanjem neophodnih mera kako bi se okruženje zaštitilo buke izazvane kretanjem i kočenjem vozila kao i mera da se naseljena područja fizički zaštite od buke uz pomoć raznih tehničko-tehnoloških rešenja, eliminiše se jedan od najvećih nedostataka železničkog saobraćaja u oblasti zaštite životne sredine. To stvara mogućnost za efikasnije korišćenje zemljišta u blizini železničkog područja bez štetnih uticaja po okruženje.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu?

Izabrana opcija ne prouzrokuje negativan uticaj na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu.

- 3) Da li izabrana opcija utiče na zdravlje ljudi?

Objašnjeno pod tačkom 1) ovog priloga.

- 4) Da li izabrana opcija predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi i da li se dopunskim merama može uticati na smanjenje tih rizika?

Izabrana opcija ne predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast?

Izabrana opcija ne utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast.

PRILOG 9:

Ključna pitanja za analizu upravljačkih efekata

- 1) Da li se izabranom opcijom uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene i koje su to promene?

Izabranom opcijom ne uvode se organizacione, upravljačke ili institucionalne promene.

Predlogom zakona o interoperabilnosti železničkog sistema predviđeno je da Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture u saradnju sa Direkcijom za železnice donese podzakonske akte:

1. kojim se propisuje Plan implementacije tehničkih specifikacija interoperabilnosti za Republiku Srbiju;

Predlogom zakona o interoperabilnosti železničkog sistema predviđeno je da Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture donosi podzakonske akte:

2. kojim se propisuju podaci koje sadrži zahtev za odstupanje od primene TSI-ja, format i način dostave zahteva i obrazac za predstavljanje projekta u poodmakloj fazi razvoja,

Predlogom zakona o interoperabilnosti železničkog sistema predviđeno je da Direkcija za železnice donosi podzakonske akte:

1. o postupcima i modulima za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnostima za upotrebu činilaca interoperabilnosti koji podležu ocenjivanju usaglašenosti i pogodnostima za upotrebu, tehničkoj dokumentaciji koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnostima za upotrebu, sadržinu i obrazac sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti i sadržinu i obrazac deklaracije o pogodnosti za upotrebu,
2. o elementima strukturnih podsistema koji podležu ocenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, postupcima i modulima za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničkoj dokumentaciji koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, sadržinu i obrazac sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti i sadržinu i obrazac deklaracije o pogodnosti za upotrebu,

3. o postupcima i modulima za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema, postupak verifikacije u slučaju promene u podsistemu, postupak verifikacije u slučaju promene u podsistemu puštenom u rad bez deklaracije o verifikaciji, sadržinu i obrazac sertifikata o verifikaciji podsistema, sadržinu i obrazac deklaracije o verifikaciji podsistema, sadržinu i obrazac deklaracije o verifikaciji izmenjenog dela podsistema puštenog u rad bez deklaracije o verifikaciji i sadržinu i obrazac prelazne izjave o verifikaciji,
4. o postupcima izdavanja dozvole, dokumentaciji koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržini i obrazac dozvole za korišćenje i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem,
5. o postupcima izdavanja dozvole za tip vozila, dokumentaciji koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržini i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržini i obrazac dozvole za tip vozila,
6. kojim se propisuju parametri koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa tehničkim specifikacijama interoperabilnosti,
7. kojim se propisuju postupak i uslovi za izdavanje dozvola iz čl. 27-30. Predloga zakona, postupak u slučaju izmena na vozilu za koje je već izdata dozvola za korišćenje, dokumentacija koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvola, sadržina i obrazac dozvole za korišćenje vozila u međunarodnom i unutrašnjem saobraćaju i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem,
8. kojim se propisuju specifikacije i format podataka registra infrastrukture, arhitekturu informacionog sistema koji podržava registar infrastrukture, korišćenje registra infrastrukture, i rokove za dostavljanje podataka.

Predlogom zakona o interoperabilnosti železničkog sistema predviđeno je da Direkcija za železnice objavljuje Tehničke specifikacije interoperabilnosti u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

- 2) Da li postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije (uključujući i kvalitet i kvantitet raspoloživih kapaciteta) i da li je potrebno preduzeti određene mere za poboljšanje tih kapaciteta?

Postojeća javna uprava (Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Direkcija za železnice) ima određene kapacitete, ali oni su kontinuirano angažovani i na drugim poslovima, tako da treba preduzeti mere za povećanje kvantiteta kapaciteta za sprovođenje izabrane opcije odnosno potrebno je povećati broj zaposlenih na ovim poslovima i potrebno je

preduzeti mere za podizanje kvaliteta kontinuiranim obučavanjem i usavršavanjem zaposlenih iz ove materije koja se stalno menja i nadograđuje.

Kada je u pitanju Direkcija za železnice, potrebno je povećati broj zaposlenih i popuniti upražnjena radna mesta predviđena Pravilnikom o unutrašnjem uređenju i sistematizaciji radnih mesta u Direkciji za železnice. Potreban broj zaposlenih nije dovoljan za sve planirane aktivnosti ne samo na one koje se odnose na interoperabilnost. Međutim, zbog raspoloživih budžetskih sredstava nije moguće povećanje broja zaposlenih.

Dodatna obuka zaposlenih u organima državne uprave (MGSI i Direkcija) nije potrebna.

Primena TSI na infrastrukturu i na vozila zahteva dodatnu obuku zaposlenih kod upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika.

- 3) Da li je za realizaciju izabrane opcije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora (npr. proširenje, ukidanje, promene funkcija/hijerarhije, unapređenje tehničkih i ljudskih kapaciteta i sl.) i u kojem vremenskom periodu je to potrebno sprovesti ?

Za realizaciju izabrane opcije nije potrebno nikakvo dodatno restrukturiranje.

- 4) Da li je izabrana opcija u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika?

Da.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na vladavinu prava i bezbednost?

Da. Rad svih organa i tela predviđen Predlogom zakona je javan i transparentan. Sve isprave koje se izdaju su javno dostupne. Svi tehnički propisi predviđeni Predlogom zakona moraju da ispune određeni broj osnovnih zahteva od kojih je prvi bezbednost železničkog saobraćaja.

- 6) Da li izabrana opcija utiče na odgovornost i transparentnost rada javne uprave i na koji način?

U Predlogu zakona je na nedvosmislen i transparentan način utvrđeno koji su uslovi za ispunjenje određenih obaveza na osnovu kojih postupaju i Direkcija za železnice i ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja. Ukoliko bude potrebno detaljnije urediti određeni segment, odnosno obaveze iste će biti uređene podzakonskim aktom.

- 7) Koje dodatne mere treba sprovesti i koliko vremena će biti potrebno da se sprovede izabrana opcija i obezbedi njeno kasnije dosledno sprovođenje, odnosno njena održivost?

Nema potrebe za dodatnim merama.

PRILOG 10:

Ključna pitanja za analizu rizika

- 1) Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa? Da li je sprovođenje izabrane opcije prioritet za donosiocima odluka u narednom periodu (Narodnu skupštinu, Vladu, državne organe i slično)?

Da.

- 2) Da li su obezbeđena finansijska sredstva za sprovođenje izabrane opcije? Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđeno dovoljno vremena za sprovođenje postupka javne nabavke ukoliko je ona potrebna?

Sprovođenje izabrane opcije ne zahteva obezbeđivanje dodatnih finansijskih sredstava u odnosu na rešenja iz važećeg zakona.

- 3) Da li postoji još neki rizik za sprovođenje izabrane opcije?

Ne.

**OBRAZAC IZJAVE O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA
EVROPSKE UNIJE**

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa
Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada
Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

2. Naziv propisa

Predlog zakona o interoperabilnosti železničkog sistema

Draft Law on Interoperability of the Railway System

3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):

- a) Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu sadržinu propisa,
Odredbe Sporazuma ne obuhvataju materiju Predloga zakona o interoperabilnosti železničkog sistema
- b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma,
/
- v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,
/
- g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,
/
- d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije.

Mesto u strukturi NPAA – Poglavlje 3. Sposobnost preuzimanja članstva u EU- potpoglavlje 3.14.1. Kopneni transport - 3.14.1.2. Železnički transport

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:

- a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

Ugovor o funkcionisanju Evropske unije, Deo treći, Politike zajednice i unutrašnje mere, Naslov VI – Transport, član 91. stav 1. tačka d) – potpuno usklađeno

- b) Navođenje sekundarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

1. Direktiva (EU) br. 2016/797 Evropskog parlamenta i Saveta od 11. maja 2016. godine o interoperabilnosti železničkog sistema u okviru Evropske unije (preinačeno), C/2016/797, OJ L 138, 26.05.2016, p. 44 – 101.

Directive (EC) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union (recast), C/2016/797, OJ L 138, 26.05.2016, p. 44 – 101.

CELEX 2016L0797 uzete su u obzir poslednje izmene i dopune ovog propisa obuhvaćene sledećim CELEX-ima:

32016L0797
Delimično usklađeno

- v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,
/
g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,

Za potpuno usklađivanje sa Direktivom (EU) br. 2016/797 neophodno je pristupanje Republike Srbije Evropskoj uniji, imajući u vidu da Evropska agencija za železnice (ERA) nema nadležnost da izdaje dozvole za korišćenje vozila zemljama koje nisu članice EU.

- d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije.

Zavisno od datuma pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju, nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Predlogom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe direktive).

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?
Jesu.
7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?

Nije.

8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti.

U toku postupka pripreme ovog zakona nije ostvarena saradnja sa Evropskom komisijom, tj. tekst nije poslat EK na sugestije i komentare.

U izradi Predloga zakona nisu učestvovali konsultanti.

<p>1. Naziv propisa Evropske unije: Direktiva (EU) 2016/797 Evropskog parlamenta i Saveta od 11. maja 2016. godine o interoperabilnosti železničkog sistema u okviru Evropske unije (preinačeno), C/2016/797, OJ L 138, 26.5.2016, p. 44</p> <p>Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union (recast), C/2016/797, OJ L 138, 26.5.2016, p. 44</p>		<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa 32016L0797</p>				
<p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Vlada Обраđивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>		<p>4. Datum izrade tabele: Februar 2023. godine</p>				
<p>5. Naziv (Nacrta, Predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske Unije: 0.1 Predlog zakona o interoperabilnosti železničkog sistema Draft Law on Interoperability of the Railway System</p> <p>0.2. Zakon o tehničkim zahtevima za proizvode i ocenjivanju usklađenosti („Sl. glasnik RS“, broj 49/2021)</p> <p>0.3. Uredba o načinu imenovanja i ovlašćivanja tela za ocenjivanje usaglašenosti („Sl. glasnik RS“, broj 98/2009)</p>		<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2022-128</p>				
<p>7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:</p>						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti

1.1	<p>This Directive establishes the conditions to be met to achieve interoperability within the Union rail system in a manner compatible with Directive (EU) 2016/798 in order to define an optimal level of technical harmonisation, to make it possible to facilitate, improve and develop rail transport services within the Union and with third countries and to contribute to the completion of the single European railway area and the progressive achievement of the internal market. Those conditions concern the design, construction, placing in service, upgrading, renewal, operation and maintenance of the parts of that system as well as the professional qualifications of, and health and safety conditions applying to, the staff who contribute to its operation and maintenance.</p> <p>This Directive lays down the provisions relating to, for each subsystem, the interoperability constituents, the interfaces and</p>	<p>0.1 1.1.</p>	<p>Ovim zakonom uređuju se uslovi koje treba da ispuni železnički sistem u Republici Srbiji u cilju postizanja njegove interoperabilnosti, koji se odnose na projektovanje, izgradnju, puštanje u rad, unapređenje, obnovu, eksploataciju i održavanje delova železničkog sistema, kao i na stručne kvalifikacije, zdravstvene i bezbednosne uslove koji se primenjuju na osoblje koje učestvuje u eksploataciji i održavanju železničkog sistema.</p> <p>-</p>	PU		
-----	---	----------------------------	---	----	--	--

1.2	<p>procedures, and the conditions of overall compatibility of the Union rail system required in order to achieve its interoperability.</p> <p>This Directive shall not apply to:</p> <p>(a) metros;</p> <p>(b) trams and light rail vehicles, and infrastructure used exclusively by those vehicles;</p> <p>(c) networks that are functionally separate from the rest of the Union rail system and intended only for the operation of local, urban or suburban passenger services, as well as undertakings operating solely on those networks.</p>	-		NP		
1.3	<p>Member States may exclude from the scope of the measures implementing this Directive:</p> <p>(a) privately owned railway infrastructure, including sidings, used by its owner or by an operator for the purpose of their respective freight activities or for the transport of persons for non-commercial purposes, and vehicles used exclusively on such</p>	1.3.	<p>Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i vozila lake železnice i infrastrukturu koju isključivo koriste ta vozila.</p> <p>Odredbe ovog zakona koje se odnose na tehničke uslove koje moraju da ispune infrastruktura i vozila ne primenjuju se na turističko-muzejske železnice i na muzejska vozila koja saobraćaju na javnoj železničkoj infrastrukturi.</p>	PU		<p>Slučaj pod (c) ne postoji u Republici Srbiji (u daljem tekstu: RS)</p>

1.4	<p>infrastructure; (b) infrastructure and vehicles reserved for a strictly local, historical or touristic use; (c) light rail infrastructure occasionally used by heavy rail vehicles under the operational conditions of the light rail system, where it is necessary for the purposes of connectivity of those vehicles only; and (d) vehicles primarily used on light rail infrastructure but equipped with some heavy rail components necessary to enable transit to be effected on a confined and limited section of heavy rail infrastructure for connectivity purposes only.</p> <p>In the case of tram-trains operating in the Union rail system, where there are no TSIs that apply to those tram-trains, the following shall apply: (a) Member States concerned shall ensure that national rules or other relevant accessible measures are adopted in order to ensure that such tram-trains meet the relevant essential requirements; (b) Member States may adopt national rules in order to</p>	1.4.		PU		<p>Zakon se primenjuje na slučaj pod (a) i (b). Slučajevi pod (c) i (d) ne postoje u RS.</p>
-----	---	------	--	----	--	--

1.5	<p>specify the authorisation procedure applicable to such tram-trains. The authority issuing the vehicle authorisation shall consult the relevant national safety authority in order to ensure that mixed operation of tram-trains and heavy rail trains meet all essential requirements as well as relevant common safety targets ('CSTs');</p> <p>(c) by way of derogation from Article 21, in the case of cross-border operation, the relevant competent authorities shall cooperate with a view to issuing the vehicle authorisations.</p> <p>This paragraph does not apply to vehicles excluded from</p>	-	-	NP		Toga nema u RS
2.1	<p>For the purposes of this Directive:</p> <p>(1) 'Union rail system' means the elements listed in Annex I;</p> <p>(2) 'interoperability' means the ability of a rail system to allow the safe and uninterrupted movement of trains which accomplish the required levels of performance;</p>	<p>2.1.</p> <p>2.1.10.</p> <p>2.1.14.</p>	<p>Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:</p> <p>10) železnički sistem je celina koju čine železnička mreža i železnička vozila;</p> <p>14) interoperabilnost železnice je sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi;</p> <p>11) železničko vozilo je vozilo sa ili</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

	<p>(3) 'vehicle' means a railway vehicle suitable for circulation on wheels on railway lines, with or without traction; a vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems;</p> <p>(4) 'network' means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the Union rail system;</p> <p>(5) 'subsystems' means the structural or functional parts of the Union rail system, as set out in Annex II;</p> <p>(6) 'mobile subsystem' means the rolling stock subsystem and the on-board control-command and signalling subsystem;</p> <p>(7) 'interoperability constituents' means any elementary component, group of components, subassembly or complete assembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a subsystem, upon which the interoperability of the rail system depends directly or</p>	<p>2.1.11.</p> <p>2.1.8.</p> <p>2.1.31.</p> <p>2.1.17.</p> <p>2.1.52.</p>	<p>bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema;</p> <p>8) železnička mreža je skup železničkih pruga, stanica, terminala i svih stabilnih železničkih postrojenja potrebnih za osiguranje bezbednog i neprekidnog funkcionisanja železničkog sistema;</p> <p>31) podsistemi su strukturni ili funkcionalni delovi železničkog sistema;</p> <p>17) mobilni podsistemi su podsistem vozna sredstva i podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija – deo u vozilu;</p> <p>52) činilac interoperabilnosti je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno; pojam činioca obuhvata opipljive i neopipljive delove kao što je softver .</p> <p>35) proizvod je rezultat proizvodnog procesa i uključuje činioce</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	---	---	---	--	--

	<p>indirectly, including both tangible objects and intangible objects;</p> <p>(8) ‘product’ means a product obtained through a manufacturing process, including interoperability constituents and subsystems;</p> <p>(9) ‘essential requirements’ means all the conditions set out in Annex III which must be met by the Union rail system, the subsystems, and the interoperability constituents, including interfaces;</p> <p>(10) ‘European specification’ means a specification which falls into one of the following categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a common technical specification as defined in Annex VIII of Directive 2014/25/EU, — a European technical approval as referred to in Article 60 of Directive 2014/25/EU, or — a European standard as defined in point (b) of Article 2(1) of Regulation (EU) No 1025/2012; <p>(11) ‘technical specification for interoperability’ (TSI)</p>	2.1.35.	<p>interoperabilnosti, elemente strukturnih podsistema i podsisteme;</p> <p>23) osnovni zahtevi su svi uslovi koje treba da ispune železnički sistem, podsistemi, činioci interoperabilnosti i elementi strukturnih podsistema, uključujući i interfejse;</p> <p>6) evropska specifikacija je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;</p>	PU		
		2.1.23.		PU		
		2.1.6.	<p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima je obuhvaćen svaki podsistem ili deo podsistema železničkog sistema u cilju ispunjavanja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema.</p>	PU		

	<p>means a specification adopted in accordance with this Directive by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the Union rail system;</p> <p>(12) ‘basic parameter’ means any regulatory, technical or operational condition which is critical to interoperability and is specified in the relevant TSIs;</p> <p>(13) ‘specific case’ means any part of the rail system which needs special provisions in the TSIs, either temporary or permanent, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system, in particular railway lines and networks isolated from the rest of the Union, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and vehicles strictly intended for local, regional or historical use, as well as vehicles originating from or destined for third countries;</p> <p>(14) ‘upgrading’ means any</p>	9.1.	<p>24) osnovni parametri su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u predmetnim tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;</p> <p>41) specifični slučajevi su delovi železničkog sistema koji zahtevaju posebne odredbe u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, privremenog ili trajnog karaktera, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (železničke pruge i železničke mreže koje su izolovane od ostatka železničke mreže, tovarni profil, širina koloseka, razmak osa koloseka, železnička vozila koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl.);</p>	PU		
		2.1.24.	<p>48) unapređenje podsistema je značajnija izmena podsistema ili dela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike i koja zahteva izmenu tehničke dokumentacije koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji;</p>	PU		

	<p>major modification work on a subsystem or part of it which results in a change in the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification, if that technical file exists, and which improves the overall performance of the subsystem;</p> <p>(15) 'renewal' means any major substitution work on a subsystem or part of it which does not change the overall performance of the subsystem;</p> <p>(16) 'existing rail system' means the infrastructure composed of lines and fixed installations of the existing rail network as well as the vehicles of all categories and origins travelling on that infrastructure;</p> <p>(17) 'substitution in the framework of maintenance' means any replacement of components by parts of identical function and performance in the framework of preventive or corrective maintenance;</p> <p>18) 'tram-train' means a vehicle designed for combined use on both a light-rail infrastructure and a heavy-rail infrastructure;</p> <p>(19) 'placing in service'</p>	2.1.41.	<p>21) obnova podsistema je veća zamena na podsystemu ili delu podsistema kojom se ne menjaju njegove osnovne karakteristike;</p> <p>32) postojeći železnički sistem je struktura sastavljena od železničkih pruga i stabilnih postrojenja postojeće železničke mreže, kao i od vozila svih vrsta i porekla koja saobraćaju po toj infrastrukturi;</p> <p>7) zamena u okviru održavanja je bilo kakva izmena komponenti delovima identičnih funkcija i performansi u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja;</p> <p>-</p>	PU		
		2.1.48.	<p>39) puštanje u rad su sve radnje kojima se podsystem stavlja u operativnu upotrebu;</p> <p>18) naručilac je lice koje naručuje projektovanje, izgrad-nju, obnovu ili unapređenje podsistema;</p>	PU		

<p>means all the operations by which a subsystem is put into its operational service;</p> <p>(20) 'contracting entity' means a public or private entity which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem;</p> <p>(21) 'keeper' means the natural or legal person that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in a vehicle register referred to in Article 47;</p> <p>(22) 'applicant' means a natural or legal person requesting an authorisation, be it a railway undertaking, an infrastructure manager or any other person or legal entity, such as a manufacturer, an owner or a keeper; for the purpose of Article 15, the 'applicant' means a contracting entity or a manufacturer, or its authorised representatives; for the purpose of Article 19, the 'applicant' means a natural or legal person requesting the Agency's decision for the approval of the technical solutions envisaged for the</p>	2.1.21.	12) imalac železničkog vozila je fizičko ili pravno lice, vlasnik ili korisnik železničkog vozila, koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je kao takav upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;	PU		
	2.1.32.	29) podnosilac zahteva je fizičko ili pravno lice koje traži odobrenje, bez obzira da li se radi o železničkom prevozniku, upravljaču infrastrukture ili bilo kom drugom licu ili pravnom subjektu, kao što su proizvođač, naručilac, njihov ovlašćeni zastupnik, vlasnik ili imalac;	PU		
	2.1.7.		PU		
	-	37) projekat u podmakloj fazi razvoja je projekat čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj bi	NP		Toga nema u RS

	<p>ERTMS track-side equipment projects;</p> <p>(23) 'project at an advanced stage of development' means any project the planning or construction stage of which has reached a point where a change in the technical specifications may compromise the viability of the project as planned;</p> <p>(24) 'harmonised standard' means a European standard as defined in point (c) of Article 2(1) of Regulation (EU) No 1025/2012;</p> <p>(25) 'national safety authority' means a safety authority as defined in point (7) of Article 3 of Directive (EU) 2016/798;</p> <p>(26) 'type' means a vehicle type defining the basic design characteristics of the vehicle as covered by a type or design examination certificate described in the relevant verification module;</p> <p>(27) 'series' means a number of identical vehicles of a design type;</p>	<p>2.1.39.</p> <p>2.1.18.</p> <p>2.1.12.</p> <p>2.1.29.</p>	<p>promena tehničkih specifikacija ugrozila održivost planiranog projekta;</p> <p>51) harmonizovani standard je standard, odnosno tehnička specifikacija, koji je usvojen od Evropskog komiteta za standardizaciju (CEN) ili Evropskog komiteta za elektrotehničku standardizaciju (CENELEC) kao priznatih nadležnih tela i koji je razvijen na zahtev, odnosno po mandatu Evropske Komisije, a koji je objavljen kao nacionalni standard (bez ikakvih izmena) od strane nacionalnih organizacija za standardizaciju;</p> <p>47) tip vozila obuhvata osnovne projektne karakteristike železničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa ili sertifikatom o ispitivanju projekta, opisanim u odgovarajućim modulima za verifikaciju;</p> <p>40) serija železničkih vozila je određeni broj identičnih železničkih vozila jednog tipa;</p> <p>15) lice zaduženo za održavanje je lice zaduženo za održavanje železničkog vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	---	--	---	--	--

	<p>(28) ‘entity in charge of maintenance’ (‘ECM’) means an entity in charge of maintenance as defined in point (20) of Article 3 of Directive (EU) 2016/798;</p> <p>(29) ‘light rail’ means an urban and/or suburban rail transport system with a crashworthiness of C-III or C-IV (in accordance with EN 15227:2011) and a maximum strength of vehicle of 800 kN (longitudinal compressive force in coupling area); light rail systems may have their own right of way or share it with road traffic and usually do not exchange vehicles with long-distance passenger or freight traffic;</p> <p>(30) ‘national rules’ means all binding rules adopted in a Member State, irrespective of the body issuing them, which contain railway safety or technical requirements, other than those laid down by Union or international rules which are applicable within that Member State to railway undertakings, infrastructure managers or third parties;</p>	<p>2.1.37.</p> <p>2.1.51.</p>	<p>-</p> <p>19) nacionalni propisi su svi propisi doneti u Republici Srbiji, bez obzira koji organ ih je doneo, koji sadrže zahteve u bezbednosti železnice ili tehničke zahteve koji se primenjuju na železničke prevoznike, upravljače infrastrukture ili treća lica;</p> <p>38) projektovano radno stanje upotrebe podrazumeva uobičajeni način rada i predvidljive otežane uslove rada (uključujući trošenje) u obimu i pod uslovima upotrebe navedenim u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	-------------------------------	---	---------------------	--	--

	<p>31) 'design operating state' means the normal operating mode and the foreseeable degraded conditions (including wear) within the range and the conditions of use specified in the technical and maintenance files;</p> <p>(32) 'area of use of a vehicle' means a network or networks within a Member State or a group of Member States in which a vehicle is intended to be used;</p> <p>(33) 'acceptable means of compliance' means non-binding opinions issued by the Agency to define ways of establishing compliance with the essential requirements;</p> <p>(34) 'acceptable national means of compliance' means non-binding opinions issued by Member States to define ways of establishing compliance with national rules;</p> <p>(35) 'placing on the market' means the first making available on the Union's market of an interoperability constituent, subsystem or</p>	<p>2.1.47.</p> <p>2.1.40.</p> <p>2.1.15.</p> <p>-</p>	<p>o održavanju;</p> <p>30) područje upotrebe označava železničku mrežu ili mreže jedne ili više država na kojima se namerava upotrebljavati železničko vozilo;</p> <p>-</p> <p>34) prihvatljiv nacionalni način postizanja usklađenosti označava neobvezujuća mišljenja koja izdaje nadležni organ u cilju definisanja načina postizanja usklađenosti s nacionalnim propisima;</p> <p>43) stavljanje na tržište je prvo stavljanje na tržište činioca interoperabilnosti, podsistema ili vozila koje je spremno funkcionisati u projektovanom stanju upotrebe;</p> <p>36) proizvođač je svako fizičko ili pravno lice koja proizvodi proizvod u obliku činilaca interoperabilnosti, elemenata podsistema, podsistema ili</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>NP</p>	<p>Ne postoji u RS</p>	
--	---	---	---	---	------------------------	--

	<p>body' means a national accreditation body as defined in point (11) of Article 2 of Regulation (EC) No 765/2008;</p> <p>(41) 'conformity assessment' means the process demonstrating whether specified requirements relating to a product, process, service, subsystem, person or body have been fulfilled;</p> <p>(42) 'conformity assessment body' means a body that has been notified or designated to be responsible for conformity assessment activities, including calibration, testing, certification and inspection; a conformity assessment body is classified as a 'notified body' following notification by a Member State; a conformity assessment body is classified as a 'designated body' following designation by a Member State;</p>	<p>2.1.30.</p> <p>-</p> <p>2.1.34.</p> <p>2.1.43.</p>	<p>27) ocenjivanje usaglašenosti je postupak kojim se dokazuje da su ispunjeni zahtevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsistem, osobu ili telo;</p> <p>44) telo za ocenjivanje usaglašenosti je telo koje je prijavljeno ili imenovano kao telo odgovorno za poslove ocenjivanja usaglašenosti, uključujući kalibraciju, ispitivanje, sertifikaciju i provere;</p> <p>13) imenovano telo je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podсистема i verifikaciju strukturnih podсистема u skladu sa nacionalnim tehničkim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;</p> <p>33) prijavljeno telo je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak EZ verifikacije podсистема prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine</p>	<p>PU</p> <p>NP</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	---	---	---	---	--	--

	<p>(43) ‘person with disabilities’ and ‘person with reduced mobility’ shall include any person who has a permanent or temporary physical, mental, intellectual or sensory impairment which, in interaction with various barriers, may hinder the full and effective use by that person of transport on an equal basis with other passengers or whose mobility when using transport is reduced due to age;</p> <p>(44) ‘infrastructure manager’ means an infrastructure manager as defined in point (2) of Article 3 of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council (1);</p>	<p>2.1.36.</p> <p>2.1.22.</p> <p>2.1.46.</p>	<p>organizacije za međunarodni prevoz željeznicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;</p> <p>25) osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću je svaka osoba koja ima trajno ili privremeno telesno, duševno, intelektualno ili oštećenje čula koje, u interakciji s različitim preprekama, može ometati tu osobu da potpuno i efikasno koristi prevoz na ravnopravnoj osnovi sa ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prevozu smanjena zbog starosti;</p> <p>50) upravljač infrastrukture je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za uspostavljanje, upravljanje i održavanje javne železničke infrastrukture ili infrastrukture industrijske železnice, uključujući regulisanje i upravljanje saobraćajem i podsistemom kontrola, upravljanje i signalizacija;</p> <p>9) železnički prevoznik je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	--	---	-------------------------------	--	--

	(45) 'railway undertaking' means a railway undertaking as defined in point (1) of Article 3 of Directive 2012/34/EU, and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking is to ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only.	-	robe i/ili putnika i kome je izdata licenca, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obzbeđuje samo vuču. Železničkim prevoznikom smatra se i privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe;	NP	Uređeno Zakonom akreditaciji	o
		-		NP	Uređeno Zakonom akreditaciji	o
		2.1.27.		PU		
		2.1.44.		PU		
		2.1.13.		PU		

		2.1.33.		PU		
		2.1.25.		PU		

		2.1.50.		PU		
		2.1.9.		PU		
3.1	The Union rail system, subsystems and interoperability constituents including interfaces shall meet the relevant essential requirements.	7.	Železnički sistem, podsistemi, činioci interoperabilnosti i elementi strukturnih podsistema moraju ispunjavati osnovne zahteve.	PU		
3.2	The technical specifications referred to in Article 60 of	-	-	NP		

	Directive 2014/25/EU, which are necessary to complete European specifications or other standards in use within the Union, shall not conflict with the essential requirements.					
4.1	Each of the subsystems defined in Annex II shall be covered by one TSI. Where necessary, a subsystem may be covered by several TSIs and one TSI may cover several subsystems.	9.2.	Za svaki podsistem izrađuje se po jedan TSI. Prema potrebi, jedan podsistem može da bude obuhvaćen sa više TSI, a jedna TSI može da obuhvata nekoliko podsistema.	PU		
4.2	Fixed subsystems shall comply with the TSIs and national rules in force at the time of the request for authorisation of placing in service in accordance with this Directive and without prejudice to point (f) of paragraph 3. Vehicles shall comply with TSIs and national rules in force at the time of the request for authorisation of placing on the market in accordance with this Directive and without prejudice to point (f) of paragraph 3. The conformity and compliance of fixed subsystems and vehicles shall be permanently maintained	9.3.	Podsistemi moraju da budu usaglašeni sa TSI i nacionalnim propisima na snazi u trenutku njihovog puštanja u rad, unapređenja ili obnove, u skladu sa ovim zakonom. Ova usaglašenost treba trajno da se održava dok se svaki podsistem koristi.	PU		

4.3	<p>while they are in use.</p> <p>To the extent necessary to achieve the objectives of this Directive referred to in Article 1, each TSI shall:</p> <p>(a) indicate its intended scope (part of network or vehicles referred to in Annex I; subsystem or part of subsystem referred to in Annex II);</p> <p>(b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces in relation to other subsystems;</p> <p>establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces in relation to other subsystems. If necessary, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles provided for in Annex I;</p> <p>(d) determine the interoperability constituents and interfaces which must be covered by European specifications, including European standards, which are necessary to achieve interoperability within the Union rail system;</p>	-	-	NP	Ne može se ovim zakonom propisivati sadržina i izrada Uredbi EU.	
-----	--	---	---	----	--	--

	<p>(e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity or the suitability for use of the interoperability constituents, on the one hand, or the 'EC' verification of the subsystems, on the other. Those procedures shall be based on the modules defined in Commission Decision 2010/713/EU (1);</p> <p>(f) indicate the strategy for the application of the TSI. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed, taking into account the estimated costs and benefits and the expected repercussions for the stakeholders affected in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the TSI shall be the norm. Where coordinated implementation of the TSI is necessary, such as along a corridor or between infrastructure managers and railway undertakings, the strategy may include proposals for staged completion;</p> <p>(g) indicate, for the staff concerned, the professional</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the above subsystem, as well as for the application of the TSIs;</p> <p>(h) indicate the provisions applicable to the existing subsystems and vehicles, in particular in the event of upgrading and renewal and, in such cases, the modification work which requires an application for a new authorisation;</p> <p>(i) indicate the parameters of the vehicles and fixed subsystems to be checked by the railway undertaking and the procedures to be applied to check those parameters after the delivery of the vehicle authorisation for placing on the market and before the first use of the vehicle to ensure compatibility between vehicles and the routes on which they are to be operated.</p> <p>Each TSI shall be drawn up on the basis of an examination of an existing subsystem and indicate a target subsystem that may be obtained gradually within a reasonable timescale. Accordingly, the adoption of</p>					
--	--	--	--	--	--	--

4.4	<p>the TSIs and compliance with them shall gradually facilitate achievement of the interoperability of the Union rail system.</p> <p>TSIs shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Member State. For that purpose, specific cases for each TSI may be provided for, with regard to both network and vehicles, and in particular for the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the TSIs shall stipulate the implementing rules of the elements of the TSIs provided for in points (c) to (g) of paragraph 3.</p> <p>If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in a TSI, they shall be clearly identified in an annex to the TSI as open points.</p> <p>TSIs shall not prevent the Member States from deciding on the use of infrastructures</p>	-	-	NP		
-----	---	---	---	----	--	--

4.5	<p>for the movement of vehicles not covered by the TSIs.</p> <p>TSIs may make an explicit, clearly identified reference to European or international standards or specifications or technical documents published by the Agency where this is strictly necessary in order to achieve the objectives of this Directive. In such a case, these standards or specifications (or their relevant parts) or technical documents shall be regarded as annexes to the TSI concerned and shall become mandatory from the moment the TSI is applicable. In the absence of such standards or specifications or technical documents, and pending their development, reference may be made to other clearly identified normative documents that are easily accessible and in the public domain.</p>	-	-	NP		
4.6		-	-	NP		

4.7		-	-	NP		
4.8		-		NP		

5.1	In order to set out the specific objectives of each TSI, the Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 50 concerning, in particular and where appropriate: (a) the geographical and technical scope of the TSIs; (b) the applicable essential requirements; (c) the list of regulatory, technical and operational conditions to be harmonised at	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	

	<p>the level of subsystems and at the level of the interfaces between subsystems and their expected level of harmonisation;</p> <p>(d) the railway-specific procedures for assessment of conformity and suitability for use of the interoperability constituents;</p> <p>(e) the railway-specific procedures to assess the 'EC' verification of the subsystems;</p> <p>(f) the categories of staff involved in the operation and maintenance of the subsystems concerned and the general objectives for setting the minimum requirements for professional qualifications and health and safety conditions for the staff concerned;</p> <p>(g) any other necessary element to be taken into account to ensure interoperability pursuant to Article 1(1) and (2) within the Union rail system, such as alignment of TSI with European and international standards or specifications.</p> <p>When adopting those delegated acts, the Commission shall justify the need for a new or substantially amended TSI, including its</p>					
--	---	--	--	--	--	--

<p>5.2</p>	<p>impact on existing rules and technical specifications.</p> <p>In order to ensure uniform implementation of the delegated acts referred to in paragraph 1, the Commission shall request that the Agency draft TSIs and amendments thereto and make the relevant recommendations to the Commission.</p> <p>Each draft TSI shall be drawn up in the following stages:</p> <p>(a) the Agency shall identify the basic parameters for the TSI as well as the interfaces with the other subsystems and any other specific cases that may be necessary;</p> <p>(b) the Agency shall draw up the draft TSI on the basis of the basic parameters referred to in point (a). Where appropriate, the Agency shall take account of technical progress, of standardisation work already carried out, of working parties already in place and of acknowledged research work.</p> <p>When drafting or reviewing each TSI, including the basic parameters, the Agency shall take account of the estimated</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>NP</p>		
------------	---	----------	----------	-----------	--	--

<p>5.3</p>	<p>costs and benefits of all the technical solutions considered, together with the interfaces between them, so as to establish and implement the most viable solutions. That assessment shall indicate the likely impact on all the operators and economic actors involved and shall take due account of the requirements of Directive (EU) 2016/798. Member States shall participate in this assessment by providing, where appropriate, the requisite data.</p> <p>The Agency shall draft the TSIs and amendments thereto in accordance with Articles 5 and 19 of Regulation (EU) 2016/796 while fulfilling the criteria of openness, consensus and transparency as defined in Annex II to Regulation (EU) No 1025/2012.</p> <p>The committee referred to in Article 51 ('the committee') shall be kept periodically informed of the preparatory work on the TSIs. During that work, to comply with the delegated acts referred to in paragraph 1 of this Article, the Commission may formulate</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>NP</p>		
------------	---	----------	----------	-----------	--	--

<p>5.4</p>	<p>any terms of reference or useful recommendations concerning the design of the TSIs and a cost- benefit analysis. In particular, the Commission may require that alternative solutions be examined and that the assessment of the cost and benefits of those alternative solutions be set out in the report annexed to the draft TSI.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>NP</p>		
<p>5.5</p>	<p>Where different subsystems have to be placed in service simultaneously for reasons of technical compatibility, the dates of application of the relevant TSIs shall be the same.</p> <p>When drafting, adopting or reviewing the TSIs, the Agency shall take account of the opinion of users as regards the characteristics which have a direct impact on the conditions in which they use the subsystems. To that end, the Agency shall consult associations and bodies representing users during the drafting and review phases of the TSIs. It shall enclose with the draft TSI a report on the</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>NP</p>		

	<p>results of that consultation.</p>					
5.6	<p>In accordance with Article 7 of Regulation (EU) 2016/796, the Commission, with the assistance of the committee, shall draw up and periodically update the list of passengers' associations and bodies to be consulted. That list may be re-examined and updated at the request of a Member State or upon the initiative of the Commission.</p> <p>When drafting or reviewing the TSIs, the Agency shall take account of the opinion of the social partners as regards the professional qualifications and health and safety conditions at work referred to in point (g) of Article 4(3). To that end, the Agency shall consult the social partners before submitting to the Commission</p>	-	-	NP		
5.7	<p>recommendations on TSIs and their amendments. The social partners shall be consulted within the Sectoral Dialogue Committee set up in accordance with Commission Decision 98/500/EC (1). The social partners shall issue their</p>	-	-	NP		

5.8	<p>opinion within three months of the consultation.</p> <p>When the revision of a TSI leads to a change of requirements, the new TSI version shall ensure compatibility with subsystems placed in service in accordance with former TSI versions.</p>	-	-	NP		
5.9	<p>The Commission shall establish, by means of implementing acts, TSIs to implement the specific objectives set out in the delegated acts referred to in paragraph 1. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3). They shall include all the elements listed in Article 4(3) and meet all the requirements set out in Article 4(4) to (6) and (8).</p>	-	-	NP		

5.10		-	-	NP		
5.11		-	-	NP		

6.1	<p>If, after its adoption, it appears that a TSI has a deficiency, that TSI shall be amended in accordance with Article 5(11). If appropriate, the Commission shall apply this procedure without delay. Such deficiencies shall include cases which could result in unsafe operations within a Member State.</p>	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju i Agenciju	
6.2	<p>Pending the review of a TSI, the Commission may request an opinion from the Agency. The Commission shall analyse the Agency's opinion and inform the committee of its conclusions.</p> <p>At the request of the</p>	-	-	NP		

6.3	<p>Commission, the Agency's opinion referred to in paragraph 2 shall constitute acceptable means of compliance and may therefore be used for the assessment of projects, pending the adoption of a revised TSI.</p> <p>Any member of the network of representative bodies referred to in Article 38(4) of Regulation (EU) 2016/796 may make the Commission aware of possible TSI deficiencies.</p>	-	-	NP		
6.4		-	-	NP		
7.1	<p>Member States may allow the applicant not to apply one or more TSIs or parts of them in the following cases:</p> <p>(a) for a proposed new subsystem or part of it, for the renewal or upgrading of an existing subsystem or part of it, or for any element referred to in Article 1(1) which is at an advanced stage of development or which is the subject of a contract in the course of performance on the</p>	11.1.	<p>Odstupanja od primene TSI ili njihovih delova su dozvoljena u sledećim slučajevima:</p> <p>1) za predloženi novi podsistem ili njegov deo, za unapređenje ili obnovu postojećeg podsistema ili njegovog dela ili za bilo koji element iz člana 1. stav 1. ovog zakona koji je u podmakloj fazi razvoja projekta ili je predmet ugovora o izvođenju radova koji se sprovode na dan početka primene odgovarjućeg TSI;</p>	PU		
		11.1.1.		PU		

<p>date of application of the TSI(s) concerned;</p> <p>(b) where, following an accident or a natural disaster, the conditions for the rapid restoration of the network do not economically or technically allow for partial or total application of the relevant TSIs, in which case the non-application of the TSIs shall be limited to the period before the restoration of the network;</p> <p>(c) for any proposed renewal, extension or upgrading of an existing subsystem or part of it, when the application of the TSI(s) concerned would compromise the economic viability of the project and/or the compatibility of the rail system in the Member State concerned, for example in relation to the loading gauge, track gauge, space between tracks or electrification voltage;</p> <p>(d) for vehicles arriving from or going to third countries the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Union;</p>	11.1.2.	<p>2) ako posle nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu železničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju delimičnu ili potpunu primenu odgovarajućih TSI; u tom slučaju odstupanje od primene TSI ograničeno je na period potreban za obnovu mreže;</p>	PU		
	11.1.3.	<p>3) za svako predloženo unapređenje, obnovu ili proširenje postojećeg podsistema ili njegovog dela , ukoliko bi primena TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji (npr. tovarni profil, širina koloseka, međukolosečno rastojanje ili sistem napajanja električnom energijom);</p> <p>-</p> <p>-</p>	PU		

	<p>(e) for a proposed new subsystem or for the proposed renewal or upgrading of an existing subsystem in the territory of the Member State concerned when its rail network is separated or isolated by the sea or separated as a result of special geographical conditions from the rail network of the rest of the Union.</p> <p>In the case referred to in point (a) of paragraph 1, the Member State concerned shall communicate to the Commission, within one year of entry into force of each TSI, a list of projects that are taking place within its territory and which, in the view of the Member State concerned, are at an advanced stage of development.</p> <p>In the cases referred to in points (a) and (b) of paragraph 1, the Member State concerned shall communicate to the Commission its decision not to apply one or more TSIs or parts of them.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>11.3.</p>	<p>U slučajevima iz stava 1. tačka 1) ovog člana naručilac je u obavezi da u roku od 10 meseci od donošenja svake TSI dostavi ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo) spisak projekata koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja, a Ministarstvo u roku od 12 meseci od donošenja svake TSI, dostavlja Evropskoj Komisiji spisak projekata u Republici Srbiji, koji su po njegovom mišljenju, u podmakloj fazi razvoja.</p> <p>U slučajevima iz stava 1. tač. 1) i 2) ovog člana, Ministarstvo dostavlja Evropskoj Komisiji odluku da neće primenjivati jednu ili više TSI ili njenih delova.</p>	<p>NP</p> <p>NP</p> <p>PU</p>	<p>Nema takvog slučaja u RS</p> <p>Nema takvog slučaja u RS</p>	
--	--	--------------------------------	--	-------------------------------	---	--

7.2	<p>In the cases referred to in points (a), (c), (d) and (e) of paragraph 1 of this Article, the Member State concerned shall submit to the Commission the request for non-application of the TSIs or parts of them, accompanied by a file containing the justification for the request, and specifying the alternative provisions that that Member State intends to apply instead of the TSIs.</p>	11.4.	<p>U slučajevima iz stava 1. tač. 1) i 3) ovog člana naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi Ministarstvu zahtev za odstupanje, uz koji se prilaže dokumentacija kojom se obrazlaže razlog za odstupanje i navode odredbe nacionalnog propisa koje će se primenjivati umesto TSI, a Ministarstvo zahtev dostavlja Evropskoj Komisiji.</p> <p>Ministarstvo propisuje podatke koje sadrži zahtev za odstupanje od primene TSI iz stava 5. ovog člana, format i način dostave zahteva i obrazac za predstavljanje projekta u podmakloj fazi razvoja.</p>	PU		
7.3	<p>In the case referred to in point (e) of paragraph 1 of this Article, the Commission shall analyse the request and decide whether or not to accept it on the basis of the completeness and coherence of the information contained in the file.</p> <p>In the cases referred to in points (c) and (d) of paragraph 1 of this Article, the Commission shall adopt its</p>	11.5.	-	PU		
		11.6.		PU		

7.4	<p>decision by means of implementing acts on the basis of such analysis. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3).</p> <p>In the cases referred to in the third subparagraph of Article 21(6), the applicant shall submit the file to the Agency. The Agency shall consult the relevant safety authorities and give its final opinion to the Commission.</p>	-	-	NP		
7.5	<p>The Commission shall, by means of an implementing act, establish the information to be included in the file referred to in paragraph 4, the required format of that file and the method to be used for its transmission. That implementing act shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3).</p> <p>Pending the decision of the Commission, the Member State may apply the alternative provisions referred to in paragraph 4 without delay.</p>	-	-	NP	Nema takvog slučaja u RS	

7.6	The Commission shall give its decision within four months of submission of the request supported by the complete file. In the absence of such a decision, the request shall be deemed to have been accepted.	-		NP	Odnosi se na donošenje implementacionog akta od strane Komisije	
7.7	Member States shall be informed of the results of the analyses and of the outcome of the procedure set out in paragraph 4.	11.7.		-	Agencija ne može izdavati dozvole za vozila podnosiocima zahteva iz trećih država	
7.8					Odnosi se na donošenje implementacionog akta od strane Komisije	

8.1	Member States shall take all necessary steps to ensure that interoperability constituents are: (a) placed on the market only if they enable interoperability to be achieved within the Union rail system while at the same time meeting the essential requirements; (b) used in their area of use as	12.1. 12.1.1.	Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako: 1) obezbeđuju da se u okviru železničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju osnovne zahteve iz člana 8. ovog zakona;	PU PU		

8.2	<p>intended and suitably installed and maintained.</p> <p>This paragraph shall not prevent the placing on the market of those constituents for other applications.</p> <p>Member States shall not, in their territory and on the basis of this Directive, prohibit, restrict or hinder the placing on the market of interoperability constituents for use in the Union rail system where these constituents comply with this Directive. In particular, they shall not require checks which have already been carried out as part of the procedure for 'EC' declaration of conformity or suitability for use as provided for in Article 10.</p>	<p>12.1.2.</p> <p>12.2.</p> <p>12.3.</p>	<p>2) se koriste u oblasti za koju su namenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.</p> <p>Odredba stava 1. ovog člana ne sprečava stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.</p> <p>Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprečavati stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
9.1	<p>Member States and the Agency shall consider that an interoperability constituent meets the essential requirements if it complies with the conditions laid down in the corresponding TSI or the corresponding European specifications developed to</p>	13.1.	<p>Činilac interoperabilnosti ispunjava osnovne zahteve ako je u skladu sa uslovima navedenim u odgovarajućoj TSI ili pripadajućoj evropskoj specifikaciji razvijenoj u cilju usklađivanja sa tim uslovima.</p>	PU		

9.2	<p>comply with those conditions. The 'EC' declaration of conformity or suitability for use shall attest that the interoperability constituents have been subject to the procedures laid down in the corresponding TSI for assessing conformity or suitability for use.</p> <p>Where the TSI so requires, the 'EC' declaration shall be accompanied by:</p> <p>(a) a certificate, issued by a notified body or bodies, of the intrinsic conformity of an interoperability constituent considered in isolation, to the technical specifications to be met;</p> <p>(b) a certificate, issued by a notified body or bodies, of the suitability for use of an interoperability constituent considered within its railway environment, particularly in the case of functional requirements concerned.</p> <p>The 'EC' declaration shall be dated and signed by the manufacturer or its authorised representative.</p>	13.2.	<p>Deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu potvrđuje se da je činilac interoperabilnosti podvrgnut postupku ocenjivanja usaglašenosti ili postupku ocene pogodnosti za upotrebu, propisanim u odgovarajućim TSI.</p> <p>Uz deklaraciju o usaglašenosti, kada to zahteva TSI, prilaže se sertifikat o usaglašenosti činioca interoperabilnosti, posmatranog izolovano, sa tehničkim specifikacijama, koji izdaje prijavljeno telo.</p> <p>Uz deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, kada to zahteva TSI, prilaže se sertifikat o pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti u svom železničkom okruženju, naročito kada su u pitanju funkcionalni zahtevi, a koji izdaje prijavljeno telo.</p> <p>Deklaracije iz st. 2. ovog člana potpisuje i datira proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik.</p>	PU		
		13.3.		PU		
		13.4.		PU		

9.3	The Commission shall establish, by means of implementing acts, the template of the 'EC' declaration of conformity or suitability for use of interoperability constituents and the list of accompanying documents. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3).	13.5.	Direkcija propisuje postupke i module za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti koji podležu ocenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu sadržinu i obrazac sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti i sadržinu i obrazac deklaracije o pogodnosti za upotrebu.	PU		
9.4	Spare parts for subsystems that are already placed in service when the corresponding TSI enters into force may be installed in those subsystems without being subject to paragraph 1.	14.16.	Rezervni delovi za podsisteme koji su pušteni u rad pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI-ja mogu se ugraditi u ove podsisteme, a da ne podležu postupcima iz stava 2. ovog člana.	PU		Odredbe implementaci-onih akata prenose se u podzakonska akta
9.5	TSIs may provide for a period of transition for rail products identified by those TSIs as interoperability constituents which have already been placed on the market when the TSIs enter into force. Such constituents shall comply with Article 8(1).	13.6.	U TSI se može predvideti prelazni period za železničke proizvode koji su u njima određeni kao činiooci interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište pre stupanja na snagu TSI-ja. Takvi činiooci interoperabilnosti moraju ispunjavati zahteve propisane članom 12. stav 1. ovog zakona.	PU		

9.6		13.7.		PU		
10.1 10.2	<p>In order to establish the ‘EC’ declaration of conformity or suitability for use of an interoperability constituent, the manufacturer or his authorised representative shall apply the provisions laid down by the relevant TSIs.</p> <p>Where the corresponding TSI so requires, assessment of the conformity or suitability for use of an interoperability constituent shall be carried out by the notified body with which the manufacturer or his authorised representative has lodged the application.</p> <p>Where interoperability constituents are the subject of other legal acts of the Union covering other matters, the ‘EC’ declaration of conformity or suitability for use shall state that the</p>	14.1. 14.2.	<p>Radi izdavanja deklaracije o usaglašenosti ili deklaracije o pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji primenjuje odredbe ovog zakona, podzakonskih akata i relevantnih TSI.</p> <p>Kada to zahteva TSI, ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavlja prijavljeno telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.</p> <p>Kada se na činioce interoperabilnosti primenjuju propisi koji se odnose na njihove druge aspekte, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži konstataciju da činioci</p>	PU PU		

10.3	<p>interoperability constituents also meet the requirements of those other legal acts.</p>	14.11.	<p>interoperabilnosti ispunjavaju i zahteve tih propisa.</p>	PU		
10.4	<p>Where neither the manufacturer nor his authorised representative has met the obligations laid down in paragraphs 1 and 3, those obligations shall be incumbent on any person who places interoperability constituents on the market. For the purposes of this Directive, the same obligations shall apply to any person who assembles interoperability constituents, or parts of interoperability constituents having diverse origins, or manufactures interoperability constituents for his own use.</p> <p>If a Member State finds that the 'EC' declaration has been drawn up improperly, it shall ensure that the interoperability constituent is not placed on the market. In such a case, the manufacturer or his authorised representative shall be required to restore the interoperability constituent to a state of conformity under the conditions laid down by that Member State.</p>	14.13.	<p>Ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne postupi u skladu sa odredbama st. 1 i 10. ovog člana, onda je te obaveze dužno da ispuni lice koje činioce interoperabilnosti stavlja na tržište.</p> <p>Odredba stava 13. ovog člana primenjuje se i na lice koje sklapa činioce interoperabilnosti ili njihove delove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za vlastite potrebe.</p>	PU		
		14.14.	<p>Ukoliko ustanovi da su deklaracije nepropisno sastavljene, Direkcija će preduzeti mere da se činilac interoperabilnosti ne stavi na tržište i zahtevaće od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Republici Srbiji da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti na način propisan ovim zakonom.</p>	PU		

10.5		14.15.		PU		
11.1	Where a Member State finds that an interoperability constituent covered by the 'EC' declaration of conformity or suitability for use and placed on the market is, when used as intended, unlikely to meet the essential requirements, that Member State shall take all necessary steps to restrict its field of application, prohibit its use, withdraw it from the market or recall it. The Member State shall forthwith inform the Commission, the Agency and the other Member States of the measures taken and give reasons for its decision, stating in particular whether the failure to conform is due to: (a) failure to meet the essential requirements; (b) incorrect application of European specifications where application of such specifications is relied upon; (c) inadequacy of European specifications.	15.1.	Ukoliko utvrdi da činilac interoperabilnosti obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište verovatno neće ispunjavati osnovne zahteve tokom predviđene upotrebe, Direkcija će preduzeti sve odgovarajuće mere da se ograniči njegovo područje primene, zabrani njegova upotreba, povuče sa tržišta ili opozove. Direkcija bez odlaganja obaveštava Evropsku Komisiju, Agenciju Evropske Unije za železnice (u daljem tekstu: Agencija) i druge države o preduzetim merama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusaglašenosti:	PU		
		15.2.		PU		
		15.2.1.	1) neispunjenje osnovnih zahteva; 2) nepravilna primena evropskih specifikacija u slučaju gde se one primenjuju; 3) neadekvatnost evropskih specifikacija.	PU		

11.2	<p>The Agency, on a mandate from the Commission, shall start the consultation process with the parties concerned without delay and in any case within 20 days of the date of receipt of that mandate. Where, following that consultation, the Agency establishes that the measure is unjustified, it shall forthwith inform the Commission, the Member State that has taken the initiative as well as other Member States, and the manufacturer or his authorised representative. Where the Agency establishes that the measure is justified, it shall forthwith inform the Member States.</p> <p>Where the decision referred to in paragraph 1 results from an inadequacy of European specifications, the Member States, the Commission or the Agency, as appropriate, shall apply one or more of the following measures:</p> <p>(a) partial or total withdrawal of the specification concerned from the publications containing them;</p> <p>(b) if the relevant specification</p>	15.2.2.	-	PU		
		15.2.3.		PU		
		-		NP	Odnosi se na Agenciju i Komisiju	
			-			

11.3	<p>is a harmonised standard, restriction or withdrawal of that standard in accordance with Article 11 of Regulation (EU) No 1025/2012;</p> <p>(c) review of the TSI in accordance with Article 6.</p> <p>Where an interoperability constituent bearing the 'EC' declaration of conformity fails to comply with the essential requirements, the competent Member State shall take appropriate measures against any entity which has drawn up the declaration and shall inform the Commission and the other Member States thereof.</p>	-		NP	Odnosi se na Agenciju i Komisiju	
11.4		15.3.	<p>Kada se pokaže da činilac interoperabilnosti za koji je izdata deklaracija o usaglašenosti nije usklađen sa osnovnim zahtevima, preduzimaju se odgovarajuće mere protiv prijavljenog tela koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti i protiv lica koje je sastavilo deklaraciju.</p> <p>O preduzetim merama iz stava 3. se obaveštava Evropska Komisija i druge države.</p>	PU		<p>Za razliku od odredbi člana 11.4 Direktive u članu 15.3. zakona odgovornost je proši-rena i na telo koje je izdalo sertifikat o</p>

		15.4.		PU		usaglašenosti za činilac koji ne ispu- njava osnovne zahteve
12.1	Without prejudice to the provisions of Chapter V, Member States shall not, in their territory and on grounds relating to this Directive, prohibit, restrict or hinder the construction, placing in service and operation of structural subsystems constituting the rail system which meet the essential requirements. In particular, they shall not require checks which have already been carried out: (a) as part of the procedure leading to the 'EC' declaration of verification; or (b) in other Member States, before or after the entry into force of this Directive, with a view to verifying compliance with identical requirements under identical operational conditions.	18.1.	Ne može se zabranjivati, ograničavati ili ometati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine deo železničkog sistema i ispunjavaju osnovne zahteve, a posebno se ne može zahtevati ponovno obavljanje provera koje su već izvršene: 1) u okviru postupka za sticanje deklaracije o verifikaciji;	PU		
		18.1.1.	2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, u cilju verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtevima u identičnim radnim uslovima.	PU		
		18.1.2.		PU		
13.1	The Agency and the national safety authorities shall consider as meeting the essential requirements, those structural subsystems	21.1.	Strukturni podsistemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o verifikaciji smatraju se usklađenim sa osnovnim zahtevima. Deklaracija iz stava 1. ovog člana može	PU		

13.2	constituting the rail system which are covered, as appropriate, by the 'EC' declaration of verification established by reference to TSIs, in accordance with Article 15, or the declaration of verification established by reference to national rules in accordance with Article 15(8), or both.	21.2.	upućivati na: 1) TSI; 2) nacionalne propise ili 3) na TSI i nacionalne propise.	PU		
	National rules for implementing the essential requirements and, where relevant, acceptable national means of compliance, shall apply in the following cases:	21.3.	Nacionalni propisi za ispunjavanje osnovnih zahteva, i prema potrebi, prihvatljivi nacionalni načini postizanja usklađenosti, primenjuju se u sledećim slučajevima:	PU		
	(a) where the TSIs do not cover, or do not fully cover, certain aspects corresponding to the essential requirements, including open points as referred to in Article 4(6);	21.3.1.	1) ako TSI ne obuhvataju ili ne obuhvataju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtevima, uključujući otvorena pitanja;	PU		
	(b) where non-application of one or more TSIs or parts of them has been notified under Article 7;	21.3.2.	2) odstupanja predviđenih u članu 11. stav 1. ovog zakona;	PU		
(c) where a specific case requires the application of technical rules not included in the relevant TSI;		3) da specifični slučaj zahteva primenu tehničkih propisa koji nisu sadržani u TSI;				
(d) national rules used to specify existing systems, limited to the aim of assessing technical compatibility of the		4) nacionalni propisi koji opisuju postojeće sisteme, u cilju ocenjivanja				

	<p>vehicle with the network; (e) networks and vehicles not covered by TSIs;</p> <p>(f) as an urgent temporary preventive measure, in particular following an accident.</p>	<p>21.3.3.</p> <p>21.3.4.</p> <p>21.3.5.</p> <p>21.3.6.</p>	<p>tehničke uslađenosti vozila sa mrežom;</p> <p>5) na železničke mreže i vozila koja nisu obuhvaćena TSI;</p> <p>6) kao nužna privremena preventivna mera, posebno nakon nesreća.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
14.1	<p>Member States shall notify to the Commission and to the Agency the existing national rules referred to in Article 13(2) in the following cases:</p> <p>(a) where the national rule(s) has/have not been notified by 15 June 2016. In that case, they shall be notified by 16 December 2016;</p> <p>(b) each time the rules are changed;</p> <p>(c) when a new request has been submitted in accordance with Article 7 for non-application of the TSI;</p> <p>(d) where national rules</p>	<p>22.1.</p> <p>22.1.1.</p> <p>22.1.2.</p> <p>22.1.3.</p>	<p>Evropskoj Komisiji i Agenciji prijavljuju se sledeći nacionalni propisi:</p> <p>1) važeći nacionalni propisi;</p> <p>2) svaka izmena važećih nacionalnih propisa;</p> <p>3) nacionalni propisi koji će se primenjivati kada se podnese novi zahtev za odstupanje od primene TSI u skladu sa članom 11. ovog zakona;</p> <p>4) nacionalni propisi koji postanu suvišni</p>	<p>PU</p> <p>DU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>	Datum se ne može ispoštovati	

14.2	<p>become redundant after publication or revision of the TSI concerned.</p> <p>Member States shall notify the full text of national rules referred to in paragraph 1 through the appropriate IT system in accordance with Article 27 of Regulation (EU) 2016/796.</p>	22.1.4.	<p>posle objavljivanja ili revizije odgovarajućih TSI.</p> <p>Nacionalni propisi iz stava 1. ovog člana dostavljaju se u punom tekstu.</p> <p>Direkcija dostavlja nacionalne propise iz st. 1, 4. i 6. ovog člana ministarstvu nadležnom za poslove tehničkih propisa, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju radi prijavljivanja Evropskoj Komisiji i Agenciji.</p>	PU		
14.3	<p>Member States shall ensure that national rules referred to in paragraph 1, including those covering the interfaces between vehicles and networks, are easily accessible, in the public domain and formulated in terminology that all interested parties can understand. Member States may be requested to provide additional information on those national rules.</p> <p>Member States may lay down new national rules only in the following cases: (a) when a TSI does not fully meet the essential</p>	22.2.	<p>Spisak propisa iz stava 1. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici.</p>	PU	Način prijavljivanja uređen Zakonom o tehničkim zahtevima za proizvode i ocenjivanju usaglašenosti	
		22.11.	<p>Novi nacionalni propisi mogu se doneti samo u sledećim slučajevima:</p> <p>1) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahteve;</p>	DU		
		22.3.		PU		

14.4	<p>requirements; (b) as an urgent preventive measure, in particular following an accident.</p>	22.4.	<p>2) kao hitnu preventivnu meru, naročito posle nesreće.</p>	PU		
14.5	<p>Member States shall submit, through the appropriate IT system in accordance with Article 27 of Regulation (EU) 2016/796, the drafts of new national rules to the Agency and the Commission for consideration before the expected introduction of the proposed new rule into the national legal system, in due time and within the deadlines referred to in Article 25(1) of Regulation (EU) 2016/796 and provide justification for the introduction of that new national rule. Member States shall ensure that the draft is sufficiently developed to allow the Agency to carry out its examination in accordance with Article 25(2) of Regulation (EU) 2016/796.</p> <p>When they adopt a new national rule, Member States shall notify it to the Agency and the Commission through the appropriate IT system in accordance with Article 27 of Regulation (EU) 2016/796.</p>	22.4.1. 22.4.2. 22.5.	<p>Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se Agenciji i Evropskoj Komisiji na razmatranje pravovremeno, a najmanje dva meseca pre očekivanog stupanja na snagu predloženog novog nacionalnog propisa, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje.</p> <p>Kada se donese novi nacionalni propis isti se prijavljuje Agenciji i Evropskoj Komisiji.</p>	PU PU PU PU		

		22.6.	Direkcija dostavlja nacionalne propise iz st. 1, 4. i 6. ovog člana ministarstvu nadležnom za poslove tehničkih propisa, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju radi prijavljivanja Evropskoj Komisiji i Agenciji.			
14.6	In the case of urgent preventive measures, Member States may adopt and apply a new national rule immediately. That rule shall be notified in accordance with Article 27(2) of Regulation (EU) 2016/796 and subject to the assessment of the Agency in accordance with Article 26(1), (2) and (5) of that Regulation.	22.7.		PU	Način prijavljivanja uređen Zakonom o tehničkim zahtevima za proizvode i ocenjivanju usaglašenosti	
14.7	When notifying a national rule referred to in paragraph 1 or a new national rule, Member States shall provide justification of the need for that rule in order to fulfil an essential requirement not already covered by the relevant TSI.	22.8.	Pri prijavljivanju nacionalnih propisa iz stava 1. ovog člana daje se obrazloženje potrebe za tim propisom kako bi se ispunio osnovni zahtev koji još nije obuhvaćen relevantnim TSI.	DU		
	Draft national rules and national rules referred to in paragraph 1 shall be examined by the Agency in accordance with the procedures laid down in Articles 25 and 26 of Regulation (EU) 2016/796.	22.9.	-	PU PU		

14.8	The Commission shall establish, by means of implementing acts, the classification of the notified national rules in different groups with the aim of facilitating cross-acceptance in different Member States and the placing on the market of vehicles, including compatibility between fixed and mobile equipment. Those implementing acts shall build on the progress achieved by the Agency in the field of cross-acceptance and shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3).	22.10.	-	PU	-	-
14.9	The Agency shall classify, in accordance with the implementing acts referred to in the first subparagraph, the national rules which are notified in accordance with this Article.	-	-	NP	Odnosi se na postupak koji primenjuje Agencija	-
14.10	Member States may decide not to notify rules and restrictions of a strictly local nature. In such cases, Member States shall mention those rules and restrictions in the registers of infrastructure referred to in Article 49.	-	Propisi i ograničenja koja su strogo lokalnog karaktera ne moraju se prijavljivati Agenciji i Evropskoj	NP	Odnosi se na Komisiju i Agenciju	-

14.11	<p>National rules notified under this Article are not subject to the notification procedure set out in Directive (EU) 2015/1535 of the European Parliament and of the Council (1).</p> <p>National rules not notified in accordance with this Article shall not apply for the purposes of this Directive.</p>	22.12.	<p>Komisiji. Ti propisi i ograničenja navode se u registru infrastrukture ili u izjavi o mreži.</p> <p>-</p> <p>-</p>	PU		
-------	---	--------	---	----	--	--

14.12				NP		
14.13		-		NP		
15.1	<p>In order to establish the ‘EC’ declaration of verification necessary for placing on the market and placing in service referred to in Chapter V, the applicant shall request the conformity assessment body or bodies that it has selected for that purpose to apply the ‘EC’ verification procedure set out in Annex IV.</p> <p>The applicant shall establish the ‘EC’ declaration of verification of a subsystem. The applicant shall declare on his sole responsibility that the subsystem concerned has been subject to the relevant</p>	19.5.	<p>U cilju izdavanja deklaracije o verifikaciji podsistema koja je neophodna za puštanje podsistema u rad, podnosilac zahteva bira telo kome će podneti zahtev za verifikaciju podsistema. Podnosilac zahteva može da bude naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.</p> <p>U deklaraciji o verifikaciji podsistema podnosilac zahteva izjavljuje pod svojom isključivom odgovornošću da podsistem ispunjava zahteve ovog zakona, TSI i primenljivih nacionalnih propisa. Podnosilac zahteva potpisuje i datira</p>	PU		
15.2		19.12.		PU		

15.3	<p>verification procedures and that it satisfies the requirements of relevant Union law and any relevant national rule. The 'EC' declaration of verification and the accompanying documents shall be dated and signed by the applicant.</p> <p>The task of the notified body responsible for the 'EC' verification of a subsystem shall begin at the design stage and cover the entire manufacturing period through to the acceptance stage before the subsystem is placed on the market or in service. It shall, in accordance with the relevant TSI, also cover verification of the interfaces of the subsystem in question with the system into which it is incorporated.</p> <p>The applicant shall be responsible for compiling the technical file that is to accompany the 'EC' declaration of verification.</p>	<p>19.6.</p> <p>19.6.1.</p> <p>19.6.2.</p> <p>19.6.3.</p> <p>19.7.</p>	<p>deklaraciju o verifikaciji.</p> <p>Prijavljeno telo proverava podsystem, ili određene delove podsystema, u svakoj od sledećih faza:</p> <p>1) projektovanje;</p> <p>2) izgradnja podsystema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnja, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsystema;</p> <p>3) konačno ispitivanje podsystema i njegovo prihvatanje pre puštanja u rad.</p> <p>Prijavljeno telo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i registrima iz čl. 47 - 49. ovog zakona, vrši i verifikaciju interfejsa predmetnog podsystema sa sistemom u koji se ugrađuje.</p> <p>Podnosilac zahteva dužan je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsystema.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
------	--	--	--	---	--	--

15.4	<p>That technical file shall contain all the necessary documents relating to the characteristics of the subsystem and, where appropriate, all the documents certifying conformity of the interoperability constituents. It shall also contain all the elements relating to the conditions and limits of use and to the instructions concerning servicing, constant or routine monitoring, adjustment and maintenance.</p> <p>In the event of the renewal or upgrading of a subsystem resulting in an amendment to the technical file and affecting the validity of the verification procedures already carried out, the applicant shall assess the need for a new 'EC' declaration of verification.</p> <p>The notified body may issue intermediate statement verifications to cover certain stages of the verification procedure or certain parts of the subsystem.</p>	19.10.	<p>Tehnička dokumentacija iz stava 10. ovog člana sadrži podatke vezane za karakteristike podsistema, za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa opsluživanjem, praćenjem, podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sva dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.</p>	PU		
		19.11.	<p>U slučaju obnove ili unapređenja podsistema koje za posledicu ima izmenu tehničke dokumentacije i koja utiče na validnost već sprovedenih postupaka verifikacije, podnosilac zahteva procenjuje potrebu za novom deklaracijom o verifikaciji.</p>	PU		
15.5		19.15.	<p>Ako podnosilac zahteva to traži, verifikacije se mogu sprovesti za delove podsistema ili mogu biti ograničene na određene faze postupka verifikacije (projektovanje, uključujući tipska ispitivanja, odnosno izgradnju ili proizvodnju), kako celog podsistema tako i njegovih delova, pri čemu se rezultati verifikacije dokumentuju u prelaznoj izjavi o verifikaciji (u daljem</p>	PU		

15.6	<p>If the relevant TSIs allow, the notified body may issue certificates of verification for one or more subsystems or certain parts of those subsystems.</p>	19.17.	<p>tekstu: PIV).</p> <p>Ako odgovarajući TSI to omogućava, prijavljeno telo može izdati sertifikate o verifikaciji za seriju podsistema ili određenih delova tih podsistema.</p>	PU		
15.7	<p>Member States shall designate the bodies responsible for carrying out the verification procedure in respect of national rules. In that regard, designated bodies shall be responsible for the tasks involved. Without prejudice to Article 30, a Member State may appoint a notified body as a designated body, in which case the entire process may be carried out by a single conformity assessment body.</p>	19.16.	<p>13) imenovano telo je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim tehničkim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;</p> <p>Direkcija propisuje postupak i module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema, postupak verifikacije u slučaju promene u podsystemu, postupak verifikacije u slučaju promene u podsystemu puštenom u rad bez deklaracije o verifikaciji, sadržinu i obrazac sertifikata o verifikaciji podsistema, sadržinu i obrazac deklaracije o verifikaciji podsistema, sadržinu i obrazac deklaracije o verifikaciji izmenjenog dela podsistema puštenog u rad bez deklaracije o verifikaciji i sadržinu i</p>	PU		
15.8	<p>The Commission may specify, by means of implementing acts:</p> <p>(a) the details of the 'EC' verification procedures for subsystems, including the verification procedure in the case of national rules and the documents to be submitted by</p>	2.1.13.		PU		

15.9	<p>the applicant for the purposes of that procedure;</p> <p>(b) the templates for the ‘EC’ declaration of verification, including in the case of a modification of the subsystem or in the case of additional verifications, the intermediate statement of verification, and templates for documents of the technical file that is to accompany those declarations as well as templates for the certificate of verification.</p> <p>Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to Article 51(3).</p>	19.26.	<p>obrazac prelazne izjave o verifikaciji.</p> <p>-</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		<p>Uredbe transponujemo u podzakonska akta</p>
------	--	--------	---	---------------------	--	--

		-		NP	Odnosi se na Komisiju	
16.1	Where a Member State finds that a structural subsystem covered by the 'EC' declaration of verification accompanied by the technical file does not fully comply with this Directive and, in particular, does not meet the essential requirements, it may request that additional checks be carried out.	23.1.	Ukoliko smatra da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o verifikaciji podsistema nije u celosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podsistem ne ispunjava zahteve iz člana 8. ovog zakona, Direkcija može da zahteva od lica koje je izdalo deklaraciju o verifikaciji podsistema izvršavanje dopunskih provera i kontrola.	PU		
16.2	The Member State making the request shall forthwith inform the Commission of any additional checks requested and set out the reasons therefor. The Commission shall consult the interested	23.2.	O zahtevu za dopunske provere i kontrole odmah se obaveštava Evropska Komisija, uz odgovarajuće obrazloženje.	PU		

16.3	<p>parties.</p> <p>The Member State making the request shall state whether the failure to fully comply with this Directive is due to:</p> <p>(a) non-compliance with the essential requirements or with a TSI, or incorrect application of a TSI, in which case the Commission shall forthwith inform the Member State where the person who drew up the 'EC' declaration of verification in error resides and shall request that Member State to take the appropriate measures;</p> <p>(b) inadequacy of a TSI, in which case the procedure for amending the TSI as referred to in Article 6 shall apply.</p>	<p>23.3.</p> <p>23.3.1.</p> <p>23.3.2.</p>	<p>U obaveštenju iz stava 2. ovog člana navodi se da li je neusklađenost posledica:</p> <p>1) neusklađenosti sa osnovnim zahtevima iz člana 8. ovog zakona ili sa TSI;</p> <p>2) neadekvatnih TSI.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
17.1	<p>Interoperability constituents and subsystems which are in conformity with harmonised standards or parts thereof, the references of which have been</p>	23.5.	<p>Činioci interoperabilnosti, elementi podsistema i podsystemi koji su usaglašeni sa harmonizovanim standardima ili njihovim delovima smatraju se usaglašeni sa osnovnim</p>	PU		

	published in the Official Journal of the European Union, shall be presumed to be in conformity with the essential requirements covered by those standards or parts thereof.		zahtevima obuhvaćenim tim standardima ili njihovim delovima.			
18.1	The trackside control-command and signalling, energy and infrastructure subsystems shall be placed in service only if they are designed, constructed and installed in such a way as to meet the essential requirements, and the relevant authorisation is received in accordance with paragraphs 3 and 4.	2.1.42.	42) stabilni podsistemi su podsistem infrastruktura, podsistem energija i podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo;	PU		
18.2	Each national safety authority shall authorise the placing in service of the energy, infrastructure and trackside control-command and signalling subsystems which are located or operated in the territory of its Member State. National safety authorities shall provide detailed guidance on how to obtain the	24.1.	Stabilni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtevi i ako imaju dozvolu za korišćenje koju izdaje Direkcija na obrascu propisanom aktom iz stava 12. ovog člana, kao i u obliku rešenja. Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.	PU PU		

18.3	<p>authorisations referred to in this Article. An application guidance document describing and explaining the requirements for those authorisations and listing the documents required shall be made available to applicants free of charge.</p> <p>The Agency and the national safety authorities shall cooperate in disseminating such information.</p>	24.12.	-	PU		
18.4	<p>The applicant shall submit a request for authorisation of the placing in service of fixed installations to the national safety authority. The application shall be accompanied by a file which includes documentary evidence of:</p> <p>(a) the declarations of verification referred to in Article 15;</p> <p>(b) the technical compatibility of the subsystems with the system into which they are being integrated, established on the basis of the relevant TSIs, national rules and registers;</p> <p>(c) the safe integration of the subsystems, established on the basis of the relevant TSIs,</p>	-	<p>Uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje stabilnih podсистема prilaže se dokumentacija koja uključuje dokumentovane dokaze o:</p> <p>1) deklaracijama o verifikaciji iz člana 19. odnosno člana 20. ovog zakona;</p> <p>2) tehničkoj usklađenosti podсистема sa sistemom u koji se integrišu, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i registara;</p> <p>3) bezbednoj integraciji podсистема, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI,</p>	NP		
		24.2.		PU		
		24.2.1.		PU		

	<p>national rules, and the common safety methods ('CSMs') set out in Article 6 of Directive (EU) 2016/798; (d) in the case of trackside control-command and signalling subsystems involving European Train Control System (ETCS) and/or Global System for Mobile Communications — Railway (GSM-R) equipment, the positive decision of the Agency issued in accordance with Article 19 of this Directive; and, in the case of a change to the draft tender specifications or to the description of the envisaged technical solutions that occurred after the positive decision, the compliance with the result of the procedure referred to in Article 30(2) of Regulation (EU) 2016/796.</p> <p>Within one month of receipt of the applicant's request, the national safety authority shall inform the applicant that the file is complete or ask for relevant supplementary information, setting a reasonable deadline for the provision thereof.</p> <p>The national safety authority</p>	<p>24.2.2.</p> <p>24.2.3.</p> <p>-</p>	<p>nacionalnih propisa i zajedničkih bezbednosnih metoda utvrđenih zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.</p> <p>Direkcija u roku od mesec dana od dana prijema zahteva iz stava 2. ovog člana obaveštava podnosioca zahteva da je dokumentacija potpuna ili traži odgovarajuće dodatne informacije, za</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>NP</p>	<p>Agencija nema nadležnost van teritorije EU</p>	
--	---	--	--	-------------------------------	---	--

18.5	<p>shall verify the completeness, relevance and consistency of the file, and, in the case of trackside ERTMS equipment, compliance with the positive decision of the Agency issued in accordance with Article 19 of this Directive and, where appropriate, compliance with the result of the procedure referred to in Article 30(2) of Regulation (EU) 2016/796. Following such verification, the national safety authority shall issue the authorisation for placing in service of fixed installations, or inform the applicant of its negative decision, within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within four months of receipt of all relevant information.</p> <p>In the event of renewal or upgrading of existing subsystems, the applicant shall send a file describing the project to the national safety authority. Within one month</p>	<p>24.6.</p> <p>24.7.</p> <p>-</p>	<p>čije dostavljanje određuje razuman rok.</p> <p>Direkcija proverava potpunost i doslednost dokumentacije i izdaje dozvolu za korišćenje stabilnih podсистема ili donosi rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje stabilnih podсистема najkasnije u roku od četiri meseca od prijema svih odgovarajućih informacija.</p> <p>-</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		
------	---	------------------------------------	---	---------------------	--	--

	<p>time, and, in any case, within four months of receipt of all relevant information.</p> <p>A decision refusing a request for an authorisation for the placing in service of fixed installations shall be duly substantiated by the national safety authority. The applicant may, within one month of receipt of the negative decision, submit a request that the national safety authority review its decision. The request shall be accompanied by a justification. The national safety authority shall have two months from the date of receipt of the request for review in which to confirm or reverse its decision. If the negative decision of a national safety authority is confirmed, the applicant may bring an appeal before the appeal body designated by the relevant Member State under Article 18(3) of Directive (EU) 2016/798.</p>	<p>36.2.</p> <p>36.3.</p> <p>36.3.1.</p> <p>36.3.2.</p> <p>36.3.3.</p> <p>36.3.4.</p> <p>36.4.</p>	<p>U slučaju iz stava 2. ovog člana Direkcija je dužna da odluči najkasnije četiri meseca nakon što naručilac ili proizvođač dostavi zahtevanu dokumentaciju.</p> <p>Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje stabilnih podsistema konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	---	--	---	---	--	--

18.7		24.8.		PU NU	Preispitivanje rešenja o odbijanju dozvole i žalba protiv njega nije moguća u skladu sa Zakonom o državnoj upravi.	
19.1	In the case of trackside control-command and signalling subsystems involving ETCS and/or GSM-R equipment, the Agency shall ensure the harmonised implementation of ERTMS in the Union.	-	-	NP	Agencija nije nadležna van EU.	
19.2	In order to ensure the harmonised implementation of ERTMS and interoperability at Union level, before any call for tenders relating to ERTMS track-side equipment, the Agency shall check that the	-	-	NP		

<p>19.3</p>	<p>technical solutions envisaged are fully compliant with the relevant TSIs and are therefore fully interoperable.</p> <p>The applicant shall submit a request for the Agency's approval. The application relating to individual ERTMS projects or for a combination of projects, a line, a group of lines or a network, shall be accompanied by a file which includes:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the draft tender specifications or the description of the envisaged technical solutions; (b) documentary evidence of the conditions necessary for technical and operational compatibility of the subsystem with the vehicles intended to operate on the relevant network; (c) documentary evidence of the compliance of technical solutions envisaged with the relevant TSIs; (d) any other relevant documents, such as national safety authority opinions, declarations of verification or conformity certificates. <p>That application and information about all</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>NP</p>		
-------------	---	----------	----------	-----------	--	--

19.4	<p>applications, the stages of the relevant procedures and their outcome, and, where applicable, the requests and decisions of the Board of Appeal, shall be submitted through the one-stop shop referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796.</p> <p>The national safety authorities may issue an opinion on the request for approval either to the applicant before the submission of the request or to the Agency after such a submission.</p> <p>Within one month of receipt of the applicant's request, the Agency shall inform the applicant that the file is complete or ask for relevant supplementary information, setting a reasonable deadline for the provision thereof.</p> <p>The Agency shall issue a positive decision, or inform the applicant of possible deficiencies, within a predetermined, reasonable time period, and in any case, within two months of receipt of all relevant information. The Agency shall base its opinion on the file of the applicant and on possible</p>	-	-	NP		
------	--	---	---	----	--	--

	<p>opinions from the national safety authorities.</p> <p>If the applicant agrees with the deficiencies identified by the Agency, the applicant shall rectify the project design and introduce a new request for approval to the Agency.</p> <p>If the applicant does not agree with the deficiencies identified by the Agency, the procedure referred to in paragraph 5 shall apply.</p> <p>In the case referred to in point (a) of Article 7(1), the applicant shall not request a new assessment.</p> <p>If the decision of the Agency is not positive, it shall be duly substantiated by the Agency. The applicant may, within one month of receipt of such a decision, submit a reasoned request that the Agency review its decision. The Agency shall confirm or reverse its decision within two months of the date of receipt of the request. If the Agency confirms its initial decision, the applicant is entitled to bring an appeal before the Board of Appeal established under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

19.5	<p>In the case of a change to the draft tender specifications or to the description of the envisaged technical solutions that occurred after the positive decision, the applicant shall inform, without undue delay, the Agency and the national safety authority through the one-stop shop referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796. In that case, Article 30(2) of that Regulation shall apply.</p>	-	-	NP		
19.6		-	-	NP		

20.1	Mobile subsystems shall be placed on the market by the applicant only if they are designed, constructed and installed in such a way as to meet the essential requirements.	25.1.	Mobilni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtevi i ako imaju dozvolu za korišćenje.	PU		
20.2	In particular, the applicant shall ensure that the relevant declaration of verification has been provided.	25.2.	Podnosilac zahteva obezbeđuje odgovarajuću deklaraciju o verifikaciji.	PU		
21.1	The applicant shall place a vehicle on the market only after having received the vehicle authorisation for placing on the market issued by the Agency in accordance with paragraphs 5 to 7 or by the national safety authority in accordance with paragraph 8.	25.1.	Mobilni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtevi i ako imaju dozvolu za korišćenje.	DU	- Agencija ne može da izdaje dozvole podnosiocima zahteva iz trećih država;	
21.2	In its application for a vehicle authorisation for placing on the market, the applicant shall specify the area of use of the vehicle. The application shall	27.1.	Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI na obrascu propisanom aktom iz stava 5. ovog člana, kao i u obliku rešenja, bez dodatnih provera na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila. -		- nepostojanje registra infrastrukture;	
		-			- u COTIF (ATMF) zadržan je princip prve i dodatne dozvole, što moramo da primenjujemo.	
					Čl. 27 - 32. su preuzeti iz važećeg ZOB i usklađeni su sa Direktivom 2008/57 i	

21.3	<p>include evidence that the technical compatibility between the vehicle and the network of the area of use has been checked.</p> <p>The application for a vehicle authorisation for placing on the market shall be accompanied by a file concerning the vehicle or vehicle type and including documentary evidence of:</p> <p>(a) the placing on the market of the mobile subsystems of which the vehicle is composed in accordance with Article 20, on the basis of the 'EC' declaration of verification;</p> <p>(b) the technical compatibility of the subsystems referred to in point (a) within the vehicle, established on the basis of the relevant TSIs, and where applicable, national rules;</p> <p>(c) the safe integration of the subsystems referred to in point (a) within the vehicle, established on the basis of the relevant TSIs, and where applicable, national rules, and the CSMs referred to in Article 6 of Directive (EU) 2016/798;</p> <p>(d) the technical compatibility of the vehicle with the</p>	27.3.	<p>Uz zahtev za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži:</p> <p>1) dokaze o izvršenoj verifikaciji svih podсистema od kojih se vozilo sastoji, što se potvrđuje sertifikatima o verifikaciji i deklaracijama o verifikaciji u skladu sa članom 19. ovog zakona;</p> <p>2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podсистema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu relevantnih TSI-ja i, prema potrebi, nacionalnih propisa;</p> <p>3) dokaze o bezbednoj integraciji podсистema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu relevantnih TSI, nacionalnih propisa i zajedničkih bezbednosnih metoda utvrđenih zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju;</p>	PU	COTIF-om	
------	---	-------	---	----	----------	--

<p>network in the area of use referred to in paragraph 2, established on the basis of the relevant TSIs and, where applicable, national rules, registers of infrastructure and the CSM on risk assessment referred to in Article 6 of Directive (EU) 2016/798. That application and information about all applications, the stages of the relevant procedures and their outcome, and, where applicable, the requests and decisions of the Board of Appeal, shall be submitted through the one-stop shop referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796. Whenever tests are necessary in order to obtain documentary evidence of the technical compatibility referred to in points (b) and (d) of the first subparagraph, the national safety authorities involved may issue temporary authorisations to the applicant to use the vehicle for practical verifications on the network. The infrastructure manager, in consultation with the applicant, shall make every effort to ensure that any tests take place within three months</p>	27.3.3.	<p>4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa železničkom infrastrukturom Republike Srbije;</p> <p>5) deklaraciju podnosioca zahteva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila. U dozvoli iz stava 1. ovog člana navodi se:</p> <p>1) područje upotrebe;</p> <p>2) vrednosti parametara utvrđenih u TSI i, gde je primenljivo, u nacionalnim propisima, za proveru tehničke usklađenosti između vozila i područja upotrebe;</p> <p>3) usklađenost vozila sa relevantnim TSI i nacionalnim propisima, koji se odnose na parametre iz tačke 2) ovog stava;</p> <p>4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja</p>	PU		
	27.3.4.		PU		
	27.3.5.		PU		
	27.4.	Vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, koja su	PU		
	27.4.1.	potpuno usaglašena sa svim TSI koji	PU		
	27.4.2.	obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet specifičnih slučajeva i otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI.	PU		
	27.4.3.		PU		
	27.4.4.	Za vučna vozila iz stava 1. ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je	PU		

21.4	<p>of receipt of the applicant's request. Where appropriate, the national safety authority shall take measures to ensure that the tests take place.</p> <p>The Agency or, in the case of paragraph 8, the national safety authority shall issue vehicle authorisations for placing on the market or inform the applicant of its negative decision within a predetermined, reasonable time, and in any case within four months of receipt of all relevant information from the applicant. The Agency, or, in the cases provided for in paragraph 8, the national safety authority, shall apply the practical arrangements on the authorisation procedure to be established in an implementing act, as referred to in paragraph 9. Those authorisations shall allow vehicles to be placed on the Union market.</p> <p>The Agency shall issue vehicle authorisations for placing on the market in respect of vehicles having an area of use in one or more Member States. In order to</p>	28.1. 28.2. 28.4.	<p>usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI, Direkcija izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Republici Srbiji.</p> <p>Podnosilac zahteva dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Republike Srbije koja sadrži:</p> <ol style="list-style-type: none">1) dokaz da je za vozilo izdata dozvola za korišćenje u drugoj državi;2) primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, sve dok te informacije nisu usklađene sa odgovarajućim TSI;3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.	PU PU PU		
------	--	---------------------------------	---	------------------------	--	--

21.5	<p>issue such authorisations, the Agency shall:</p> <p>(a) assess the elements of the file specified in points (b), (c) and (d) of the first subparagraph of paragraph 3 in order to verify the completeness, relevance and consistency of the file in relation to the relevant TSIs; and</p> <p>(b) refer the applicant's file to the national safety authorities concerned by the intended area of use for assessment of the file in order to verify its completeness, relevance and consistency in relation to point (d) of the first subparagraph of paragraph 3 and to the elements specified in points (a), (b) and (c) of the first subparagraph of paragraph 3 in relation to the relevant national rules.</p> <p>As part of the assessments pursuant to points (a) and (b) and in the case of justified doubts, the Agency or the national safety authorities may request that tests be conducted on the network. In order to facilitate those tests, the national safety authorities involved may issue temporary</p>	<p>28.4.1.</p> <p>28.4.2.</p> <p>28.4.3.</p> <p>28.4.4.</p>	<p>Direkcija pri odlučivanju o podnetom zahtevu proverava tehničku usklađenost vozila i mreže, uključujući nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja u cilju obezbeđenja te usklađenosti.</p> <p>Direkcija može da zahteva dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži radi provere elemenata iz stava 3. ovog člana. Direkcija će sa podnosiocem zahteva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja na mreži. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.</p> <p>Izveštaj o sprovođenju ispitivanja iz stava 7. ovog člana na mreži Direkciji dostavlja upravljač infrastrukture ili upravljač industrijske železnice.</p> <p>Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2. ovog člana:</p> <p>1) dva meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 3. ovog člana;</p> <p>2) mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja, ukoliko su potrebni.</p> <p>Dozvola iz stava 1. ovog člana sadrži uslove korišćenja i druga ograničenja,</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
------	---	---	--	---	--	--

	<p>authorisations to the applicant to use the vehicle for tests on the network. The infrastructure manager shall make every effort to ensure that any such test takes place within three months of the request of the Agency or the national safety authority.</p> <p>Within one month of receipt of the applicant's request, the Agency shall inform the applicant that the file is complete or ask for relevant supplementary information, setting a reasonable deadline for the provision thereof. With regard to the completeness, relevance and consistency of the file, the Agency may also assess the elements specified in point (d) of paragraph 3. The Agency shall take full account of the assessments under paragraph 5 before taking its decision on the issuance of the vehicle authorisation for placing on the market. The Agency shall issue the authorisation for placing on the market, or inform the applicant of its negative decision, within a predetermined, reasonable time, and in any case within</p>	<p>28.5.</p> <p>28.6.</p> <p>28.7.</p> <p>28.8.</p> <p>28.9.</p>	<p>ako postoje.</p> <p>Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole za korišćenje u roku propisanom stavom 8. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.</p> <p>Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI na propisanom obrascu i u obliku rešenja.</p> <p>Uz zahtev za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dokaze o izvršenoj verifikaciji svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, što se potvrđuje sertifikatima o verifikaciji i deklaracijama o verifikaciji u skladu sa članom 20. ovog zakona; 2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu relevantnih nacionalnih propisa; 3) dokaze o bezbednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu relevantnih nacionalnih propisa i zajedničkih bezbednosnih metoda utvrđenih zakonom kojim se uređuje bezbednost u 	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	---	--	---	---	--	--

21.6	<p>four months of receipt of all relevant information.</p> <p>In the event of non-application of one or more TSIs or parts of them as referred to in Article 7, the Agency shall issue the vehicle authorisation only after application of the procedure laid down in that Article.</p> <p>The Agency shall take full responsibility for the authorisations it issues.</p> <p>When the Agency disagrees with a negative assessment carried out by one or more national safety authorities pursuant to point (b) of paragraph 5, it shall inform the authority or authorities in question, giving reasons for its disagreement. The Agency and the national safety authority or authorities shall cooperate with a view to reaching a mutually acceptable assessment. Where necessary, as decided by the Agency and the national safety authority or authorities, this process shall also involve the applicant. If no mutually acceptable assessment can be agreed on within one month after the Agency has informed</p>	28.9.1.	<p>železničkom saobraćaju;</p> <p>4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa železničkom infrastrukturom Republike Srbije;</p>	PU		
		28.9.2.	5) deklaraciju podnosioca zahteva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.	PU		
		28.10.	<p>U dozvoli iz stava 1. ovog člana navodi se:</p> <p>1) područje upotrebe;</p> <p>2) vrednosti parametara utvrđenih u nacionalnim propisima, za proveru tehničke usklađenosti između vozila i područja upotrebe;</p>	PU		
		28.11.	<p>3) usklađenost vozila sa relevantnim nacionalnim propisima, koji se odnose na parametre iz tačke 2) ovog stava;</p> <p>4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.</p>	PU		
		29.1.	<p>Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nisu usaglašena sa TSI, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji koju izdaje Direkcija na na obrascu propisanom aktom iz stava 12. ovog člana, kao i u obliku rešenja.</p> <p>Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu zajedno sa podacima o planiranom korišćenju na mreži Republike Srbije.</p>	PU		
		29.3.		PU		

21.7	<p>the national safety authority or authorities of its disagreement, the Agency shall take its final decision unless the national safety authority or authorities have referred the matter for arbitration to the Board of Appeal established under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796. The Board of Appeal shall decide whether to confirm the Agency's draft decision within one month of the request of the national safety authority or authorities. Where the Board of Appeal agrees with the Agency, the Agency shall take a decision without delay. Where the Board of Appeal agrees with the negative assessment of the national safety authority, the Agency shall issue an authorisation with an area of use excluding the parts of the network which received a negative assessment. Where the Agency disagrees with a positive assessment of one or more national safety authorities pursuant to point (b) of paragraph 5, it shall inform the authority or authorities in question, giving reasons for its disagreement.</p>	<p>29.3.1.</p> <p>29.3.2.</p> <p>29.3.3.</p> <p>29.3.4.</p> <p>29.3.5.</p> <p>29.4.</p> <p>29.4.1</p>	<p>Dokumentacija iz stava 2. ovog člana sadrži:</p> <p>1) dokaze da je korišćenje vozila odobreno u drugoj državi zajedno sa dokumentacijom primenjenom u postupku, u cilju dokazivanja da vozilo ispunjava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima;</p> <p>2) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene;</p> <p>3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon izdavanja dozvole za korišćenje;</p> <p>4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže.</p> <p>Direkcija propisuje parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima i klasifikaciju nacionalnih propisa u vezi sa ovim parametrima.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
------	---	---	---	---	--	--

<p>The Agency and the national safety authority or authorities shall cooperate with a view to agreeing on a mutually acceptable assessment. Where necessary, as decided by the Agency and the national safety authority or authorities, this process shall also involve the applicant. If no mutually acceptable assessment can be agreed on within one month after the Agency has informed the national safety authority and authorities of its disagreement, the Agency shall take its final decision.</p> <p>Where the area of use is limited to a network or networks within one Member State only, the national safety authority of that Member State may, under its own responsibility and when the applicant so requests, issue the vehicle authorisation for placing on the market. In order to issue such authorisations, the national safety authority shall assess the file in relation to the elements specified in paragraph 3 and in accordance with the procedures to be established in the implementing act adopted</p>	29.4.2.	Dokazi iz stava 3. tač. 1) i 2) ovog člana mogu se osporiti jedino ako Direkcija dokaže postojanje značajnog rizika za bezbednost.	PU		
	29.4.3.	Direkcija može zahtevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži kako bi se proverilo da li je dokumentacija iz stava 3. tač. 3) i 4) ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.	PU PU		
	29.4.4.	Direkcija će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja. Upravljač infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.	PU		
	30.1.	Izveštaj o sprovođenju ispitivanja iz stava 7. ovog člana na mreži Direkciji dostavlja upravljač infrastrukture ili upravljač industrijske železnice.	PU		
	30.3.	Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana: 1) četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 3. ovog člana; 2) dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.	PU		
	30.4.	Dozvola iz stava 1. ovog člana sadrži	PU		

<p>pursuant to paragraph 9. Within one month of receipt of the request of the applicant, the national safety authority shall inform the applicant that the file is complete or ask for relevant supplementary information. The authorisation shall also be valid without extension of the area of use for vehicles travelling to stations in neighbouring Member States with similar network characteristics, when those stations are close to the border, following consultation of the competent national safety authorities. This consultation may be carried out on a case-by-case basis or set out in a cross-border agreement between national safety authorities.</p> <p>If the area of use is limited to the territory of one Member State and in the event of non-application of one or more TSIs or parts of them as referred to in Article 7, the national safety authority shall issue the vehicle authorisation only after application of the procedure laid down in that Article.</p> <p>The national safety authority shall take full responsibility</p>	30.4.1.	<p>uslove korišćenja i druga ograničenja, ako postoje.</p> <p>Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:</p> <p>1) za vozila odobrena u drugim državama pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI koja nose oznaku RIC ili RIV,</p> <p>2) za polovna vozila iz tačke 1) ovog člana koja se uvoze.</p>	PU		
	30.4.2.		PU		
	30.4.3.	<p>Direkcija u roku od mesec dana od dana prijema zahteva za izdavanje dozvola iz čl. 27 – 30. ovog zakona obaveštava podnosioca zahteva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čiju dostavu određuje razuman rok.</p>	PU		
	30.4.4.	<p>Direkcija izdaje dozvole iz stava 1. ovog člana ili donosi rešenje o odbijanju izdavanja dozvola iz čl. 27. i 29. ovog zakona najkasnije u roku od četiri meseca od prijema svih odgovarajućih informacija.</p>	PU		

21.8	<p>for the authorisations it issues.</p> <p>By 16 June 2018, the Commission shall adopt by means of implementing acts practical arrangements specifying:</p> <p>(a) how the requirements for the vehicle authorisation for placing on the market and for vehicle type authorisation laid down in this Article shall be fulfilled by the applicant and listing the documents required;</p> <p>(b) the details of the authorisation process, such as procedural stages and timeframes for each stage of the process;</p> <p>(c) how the requirements laid down in this Article shall be complied with by the Agency and the national safety authority through the different stages of the application and authorisation process including in the assessment of applicants' files.</p> <p>Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3). They shall take into account the experience gained during the preparation of the</p>	30.5.	<p>Za izdavanje dozvole za korišćenje vozila iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.</p>	PU		
		30.6.	<p>Rešenje o odbijanju zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p>			
		30.7.	<p>Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvola iz stava 1. ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvola, način izrade i sadržinu izveštaja o proceni primljene dokumentacije, način postupanja u slučaju izmena na vozilu za koje je već izdata dozvola za korišćenje, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvola, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje vozila u međunarodnom i unutrašnjem saobraćaju i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.</p>	PU		
		30.8.	<p>Obrazac dozvole za korišćenje vozila namenjenog međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom, francuskom ili nemačkom jeziku.</p>	PU		

	<p>cooperation agreements referred to in paragraph 14 of this Article.</p> <p>Vehicle authorisations for placing on the market shall state:</p> <p>(a) the area(s) of use;</p> <p>(b) the values of the parameters set out in the TSIs and, where applicable, in the national rules, for checking the technical compatibility between the vehicle and the area of use;</p> <p>(c) the vehicle's compliance with the relevant TSIs and sets of national rules, relating to the parameters referred to in point (b);</p> <p>(d) the conditions for use of the vehicle and other restrictions.</p> <p>Any decision refusing the vehicle authorisation for placing on the market or excluding part of the network in accordance with a negative assessment as referred to in paragraph 7 shall be duly substantiated. The applicant may, within a period of one month from receipt of the negative decision, request that the Agency or the national</p>	<p>30.9.</p> <p>30.10.</p> <p>30.10.1.</p> <p>30.10.2.</p> <p>30.11.</p> <p>31.1.</p> <p>31.1.1.</p> <p>31.1.2.</p>		<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	---	--	---	--	--

21.9	<p>safety authority, as appropriate, review the decision. The Agency or the national safety authority shall have two months from the date of receipt of the request for review in which to confirm or reverse its decision.</p> <p>If the negative decision of the Agency is confirmed, the applicant may bring an appeal before the Board of Appeal designated under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796.</p> <p>If the negative decision of a national safety authority is confirmed, the applicant may bring an appeal before an appeal body in accordance with the national law. Member States may designate the regulatory body referred to in Article 55 of Directive 2012/34/EU for the purpose of this appeal procedure. In that case, Article 18(3) of Directive (EU) 2016/798 shall apply.</p> <p>In the event of renewal or upgrading of existing vehicles which already have a vehicle authorisation for placing on the market, a new vehicle authorisation for placing on the market shall be required if:</p>	32.1.		<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
		32.2.		<p>PU</p> <p>PU</p>		
		32.3.		<p>PU</p>		

21.10	<p>(a) changes are made to the values of the parameters referred to in point (b) of paragraph 10 which are outside the range of acceptable parameters as defined in the TSIs;</p> <p>(b) the overall safety level of the vehicle concerned may be adversely affected by the works envisaged; or</p> <p>(c) it is required by the relevant TSIs.</p> <p>Where the applicant wishes to extend the area of use of a vehicle which has already been authorised, it shall supplement the file with the relevant documents referred to in paragraph 3 concerning the additional area of use. The applicant shall submit the file to the Agency, which shall, after following the procedures laid down in paragraphs 4 to 7, issue an updated authorisation covering the extended area of use.</p> <p>If the applicant has received a vehicle authorisation in accordance with paragraph 8 and wishes to extend the area of use within that Member State, it shall supplement the file with the relevant</p>	32.4.		PU		
		32.5.		PU		
		32.6.		PU		

<p>21.11</p>	<p>documents referred to in paragraph 3 concerning the additional area of use. It shall submit the file to the national safety authority which shall, after following the procedures laid down in paragraph 8, issue an updated authorisation covering the extended area of use.</p> <p>For the purposes of paragraphs 5 and 6 of this Article, the Agency shall conclude cooperation agreements with national safety authorities in accordance with Article 76 of Regulation (EU) 2016/796. Those agreements may be specific or framework agreements, and may involve one or more national safety authorities. They shall contain a detailed description of tasks and conditions for deliverables, the time limits applying to their delivery, and an apportionment of the fees payable by the applicant. They may also include specific cooperation arrangements in the case of networks requiring specific expertise for geographical or historical reasons, with a view to reducing administrative</p>			<p>PU</p> <p>PU</p>		
--------------	--	--	--	---------------------	--	--

<p>21.12</p>	<p>burdens and costs to the applicant. Where such networks are isolated from the rest of the Union rail system, such specific cooperation arrangements may include the possibility of contracting tasks to the relevant national safety authorities when this is necessary in order to ensure the efficient and proportionate allocation of resources for authorisation. Those agreements shall be in place before the Agency shall undertake the authorisation tasks in accordance with Article 54(4) of this Directive.</p> <p>In the case of those Member States whose rail networks have a track gauge that is different from that of the main rail network within the Union and share identical technical and operational requirements with neighbouring third countries, in addition to the cooperation agreements referred to in paragraph 14, all national safety authorities concerned in those Member States shall conclude with the Agency a multilateral agreement with a view to</p>					
--------------	---	--	--	--	--	--

<p>21.13</p>	<p>defining the conditions under which a vehicle authorisation issued in one of those Member States is also valid for the other Member States concerned.</p> <p>This Article shall not apply to freight wagons or passenger coaches which are in shared use with third countries, the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Union and authorised in accordance with a different vehicle authorisation procedure. The rules governing the procedure for authorisation of such vehicles shall be published and notified to the Commission. The conformity of those vehicles with the essential requirements of this Directive shall be ensured by the railway undertaking concerned in the context of its safety management system. The Commission, on the basis of the report by the Agency may give an opinion on whether such rules are compliant with the objectives of this Directive. If such rules are not compliant, the Member States concerned and the</p>					
--------------	--	--	--	--	--	--

21.14	<p>Commission may cooperate in order to lay down appropriate actions to be taken, involving relevant international bodies, if necessary.</p> <p>A Member State may decide not to apply this Article to locomotives or self-propelling trains arriving from third countries and intended to run until a station that is situated close to the border in its territory and designated for cross-border operations. The conformity of such vehicles with the essential requirements of this Directive shall be ensured by the railway undertaking concerned in the context of its safety management system and, where relevant, in accordance with Article 10(9) of Directive (EU) 2016/798.</p>					
-------	---	--	--	--	--	--

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

21.15						
-------	--	--	--	--	--	--

21.16						
-------	--	--	--	--	--	--

21.17						
22.1	<p>Before a vehicle is used for the first time, and after the authorisation to be placed on the market in accordance with Article 21 is granted, it shall be registered in a vehicle register as referred to in Article 47 at the request of the keeper.</p>	47.2.	<p>Imaoci vozila svih vrsta za koja je izdata dozvola za korišćenje dužni su da pre prve upotrebe vozila bez odlaganja Direkciji podnesu zahtev za upis u registar iz stava 1. ovog člana.</p>	PU		
22.2	<p>When the area of use of the vehicle is restricted to the territory of one Member State, it shall be registered in that Member State.</p> <p>When the area of use of the</p>	-	-	NP	<p>Primenjujemo COTIF Specifications for vehicle registers ZOI član 47. stav 6.</p>	

22.3	vehicle covers the territory of more than one Member State, it shall be registered in one of the Member States concerned.	-	-	NP		
23.1	<p>Before a railway undertaking uses a vehicle in the area of use specified in its authorisation for placing on the market, it shall check:</p> <p>(a) that the vehicle has been authorised for placing on the market in accordance with Article 21 and is duly registered;</p> <p>(b) that the vehicle is compatible with the route on the basis of the infrastructure register, the relevant TSIs or any relevant information to be provided by the infrastructure manager free of charge and within a reasonable period of time, where such a register does not exist or is incomplete; and</p> <p>(c) that the vehicle is properly integrated in the composition of the train where it is intended to operate, taking into account the safety management system set out in</p>	<p>33.1.</p> <p>33.1.1.</p> <p>33.1.2.</p>	<p>Železnički prevoznik pre nego što uvrsti vozilo u voz proverava da li je:</p> <p>1) za vozilo izdata dozvola za korišćenje u skladu sa čl. 27-30. ovog zakona i da je vozilo propisno registrovano;</p> <p>2) vozilo usklađeno sa trasom na osnovu registra infrastrukture, relevantnih TSI ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravljač infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun;</p> <p>3) vozilo pravilno uvršteno u sastav voza u kome će saobraćati, uzimajući u obzir:</p> <p>(1) odredbe zakona kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

23.2	<p>Article 9 of Directive (EU) 2016/798 and the TSI on operation and traffic management.</p> <p>For the purposes of paragraph 1, the railway undertaking may carry out tests in cooperation with the infrastructure manager. The infrastructure manager, in consultation with the applicant, shall make every effort to ensure that any tests take place within three months of receipt of the applicant's request.</p>	<p>33.1.3.</p> <p>33.1.3.1</p> <p>33.1.3.2.</p> <p>33.1.3.3.</p> <p>33.2.</p> <p>33.3.</p>	<p>propisa donetih na osnovu njega;</p> <p>(2) odgovarajuće procedure iz svog sistema za upravljanje bezbednošću propisanog zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju, i</p> <p>(3) odredbe TSI Regulisanje i upravljanje saobraćajem.</p> <p>Železnički prevoznik može, u cilju provere iz stava 1. tačka 2) ovog člana, sprovesti potrebna ispitivanja u saradnji sa upravljačem infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture, u konsultaciji sa podnosiocem zahteva, omogućava sprovođenje svih potrebnih ispitivanja u roku od tri meseca od prijema zahteva podnosioca.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
24.1	The Agency or a national safety authority may, where appropriate, in accordance with the procedure laid down	26.1.	Tipovi svih vrsta vozila bilo kog proizvođača za koje Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje, moraju da budu odobreni.	DU	Agencija ne može da izdaje dozvole van EU. Zahtev se podnosi	

	<p>in Article 21, grant vehicle type authorisations. The application for a vehicle type authorisation and information about all applications, the stages of the relevant procedures and their outcome, and, where applicable, the requests and decisions of the Board of Appeal, shall be submitted through the one-stop shop referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796.</p>	26.2.	<p>Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija na propisanom obrascu iz stava 11. ovog člana, kao i u obliku rešenja.</p>		<p>Direkciji za železnice pismeno.</p>	
24.2	<p>If the Agency or a national safety authority issues a vehicle authorisation for placing on the market, it shall at the same time as the applicant's request issue the vehicle type authorisation, which is related to the same area of use of the vehicle.</p>	-	-	NP	<p>Zakonom je propisano da se prvo odobrava tip vozila pa onda pojedinačna vozila.</p>	
24.3	<p>In the event of changes to any relevant provisions in TSIs or national rules, on the basis of which an authorisation of a vehicle type has been issued, the TSI or national rule shall determine whether the vehicle type authorisation already granted remains valid or needs to be renewed. If that authorisation needs to be</p>	26.9.	<p>U slučaju izmena odgovarajućih odredaba u TSI i nacionalnim propisima na osnovu kojih je tip vozila odobren Direkcija odlučuje da li već izdata dozvola za tip ostaje važeća ili je potrebno da se izda nova. Predmet</p>	PU		

	<p>renewed, the checks performed by the Agency or by a national safety authority may only concern the changed rules.</p> <p>The Commission shall establish, by means of implementing acts, the model of declaration of conformity to type. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3).</p>		<p>provera u slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila odnosi se samo na delove propisa koji su promenjeni.</p>			
24.4	<p>The declaration of conformity to type shall be established in accordance with:</p> <p>(a) the verification procedures of the relevant TSIs; or</p> <p>(b) where TSIs do not apply, the conformity assessment procedures as defined in modules B+D, B+F and H1 of Decision No 768/2008/EC of the European Parliament and of the Council (1).</p>	26.12.	<p>Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu zahteva za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila.</p>	PU		<p>U ovaj podzakonski akt preneće se odredbe implementaci-onog akta Komisije</p>
24.5	<p>Where appropriate, the Commission may adopt implementing acts establishing ad hoc modules for conformity assessment. Those implementing acts shall be adopted in accordance with</p>	26.12.	<p>Direkcija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu zahteva za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila.</p>	PU		<p>Postupak izdavanja deklaracije usaglašenosti sa tipom opisan je u podzakonskom aktu iz člana 26.12.</p>

24.6	<p>the examination procedure referred to in Article 51(3).</p> <p>The authorisation of vehicle types shall be registered in the European register of authorised vehicle types referred to in Article 48.</p>	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	
24.7		48.2.	Direkcija dostavlja Agenciji podatke o svim odobrenim tipovima vozila u Republici Srbiji radi unošenja u Evropski registar odobrenih tipova vozila.	PU		
25.1	A vehicle or a series of vehicles which is in conformity with an authorised vehicle type shall, without further checks, receive a	27.1.	Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI na obrascu propisanom aktom iz stava 5. ovog člana, kao i u obliku rešenja, bez dodatnih provera na osnovu deklaracije o	PU		

25.2	<p>vehicle authorisation in accordance with Article 21 on the basis of a declaration of conformity to that vehicle type submitted by the applicant.</p> <p>The renewal of the authorisation of a vehicle type as referred to in Article 24(3) shall not affect vehicle authorisations for placing on the market already issued on the basis of the previous authorisation to place that vehicle type on the market.</p>	26.9.	<p>usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.</p> <p>Dozvole za korišćenje vozila koje su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova vozila ostaju na snazi i nakon izdavanja novih dozvola za tip vozila.</p>	PU		
26.1	<p>When a railway undertaking finds, during operation, that a vehicle it is using does not meet one of the applicable essential requirements, it shall take the necessary corrective measures in order to bring the vehicle into conformity. Furthermore, it may inform the Agency and any national safety authorities concerned of the measures taken. If the railway undertaking has evidence that the non-compliance existed already at the time when the authorisation for placing on the market was issued, it shall inform the Agency and any other national safety</p>	34.1. 34.2.	<p>Kada železnički prevoznik tokom upotrebe utvrdi da vozilo koje koristi ne ispunjava neki od osnovnih zahteva, preduzima potrebne korektivne mere kako bi osigurao usklađenost tog vozila sa osnovnim zahtevima. Osim toga, može da obavesti Direkciju o preduzetim merama.</p> <p>Ako železnički prevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje vozila, o tome obaveštava Direkciju.</p>	PU PU		

26.2	<p>authorities concerned.</p> <p>When a national safety authority becomes aware, for instance within the process of supervision provided for in Article 17 of Directive (EU) 2016/798, that a vehicle or a vehicle type to which an authorisation for placing on the market was granted either by the Agency, in accordance with Article 21(5) or Article 24, or by the national safety authority, in accordance with Article 21(8) or Article 24, when used as intended, does not meet one of the applicable essential requirements, it shall inform the railway undertaking using the vehicle or the vehicle type and ask it to take the necessary corrective measures in order to bring the vehicle(s) into conformity. The national safety authority shall inform the Agency and any other national safety authorities concerned, including those in a territory where application for authorisation for placing on the market for a vehicle of the same type is ongoing.</p> <p>When, in the cases set out in</p>	34.3.	<p>Ako Direkcija utvrdi u okviru postupka nadzora propisanog zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju da vozilo ili tip vozila, za koje je izdala dozvolu za korišćenje, kada se upotrebljava u skladu s njegovom namenom, ne ispunjava neki od osnovnih zahteva, o tome obaveštava železničkog prevoznika koji upotrebljava to vozilo ili tip vozila i od njega traži da preuzme potrebne korektivne mere kako bi obezbedio usklađenost tog vozila ili tih vozila sa osnovnim zahtevima.</p> <p>U slučaju iz stava 3. ovog člana Direkcija obaveštava Agenciju i zainteresovana nacionalna tela za bezbednost iz država članica Evropske unije, uključujući tela u čijim državama je u toku postupak izdavanja dozvola za korišćenje vozila istog tipa.</p>	PU		
		34.4.		PU		

26.3	<p>paragraphs 1 or 2 of this Article, the corrective measures applied by the railway undertaking do not ensure conformity with the applicable essential requirements and that non-conformity leads to a serious safety risk, the national safety authority concerned may apply temporary safety measures under its supervision tasks, in accordance with Article 17(6) of Directive (EU) 2016/798. Temporary safety measures in the form of a suspension of type authorisation of a vehicle may be applied in parallel by the national safety authority or by the Agency and shall be subject to judicial review and the arbitration procedure laid down in Article 21(7).</p> <p>In the cases referred to in paragraph 3, the Agency or the national safety authority which issued the authorisation, following a review of the effectiveness of any measures taken to address the serious safety risk, may decide to revoke or amend the authorisation when it is proven that an essential requirement</p>	34.6.	<p>Kada korektivne mere iz st. 1 i 3. ovog člana koje je primenio železnički prevoznik ne obezbede usklađenost sa osnovnim zahtevima i ta neusklađenost dovede do ozbiljnog bezbednosnog rizika, Direkcija u okviru nadzora iz stava 3. ovog člana može rešenjem naložiti privremene bezbednosne mere kao što je suspenzija dozvole za tip vozila ili suspenzija dozvole za korišćenje vozila.</p> <p>Rešenje iz stava 6. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Direkcija u slučajevima iz stava 6. ovog člana, posle preispitivanja delotvornosti mera preduzetih radi uklanjanja ozbiljnog bezbednosnog rizika, može odlučiti da rešenjem oduzme ili izmeni dozvolu za korišćenje vozila ili dozvolu za tip vozila, kada se dokaže da u trenutku izdavanja dozvole nije bio ispunjen određeni osnovni zahtev.</p>	PU		
		34.7.		PU		

26.4	<p>was not met at the time of authorisation. To that end, they shall notify their decision to the holder of the authorisation for placing on the market or of the vehicle type authorisation, giving the reasons for their decisions. The holder may, within a period of one month from receipt of the decision of the Agency or the national safety authority, request them to review the decision. In that case, the decision to revoke shall be temporarily suspended. The Agency or the national safety authority shall have one month from the date of receipt of the request for review in which to confirm or reverse their decision.</p> <p>Where relevant, in the event of disagreement between the Agency and the national safety authority concerning the need to restrict or revoke the authorisation, the arbitration procedure provided for in Article 21(7) shall be followed. If the result of that procedure is that the vehicle authorisation is neither to be restricted nor revoked, the temporary safety measures referred to in paragraph 3 of</p>	34.8.	<p>Direkcija o odluci iz stava 8. ovog člana obaveštava nosioca dozvole za korišćenje vozila odnosno nosioca dozvole za tip vozila.</p>	PU		
		34.9.	<p>Rešenje iz stava 8. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p>	PU		
		34.10.	-	PU	Preispitivanje rešenja nije moguće u skladu sa Zakonom o	

	<p>this Article shall be suspended.</p> <p>If the decision of the Agency is confirmed, the holder of the vehicle authorisation may bring an appeal before the Board of Appeal designated under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796 within the time limit referred to in Article 59 of that Regulation. If the decision of a national safety authority is confirmed, the holder of the vehicle authorisation may bring an appeal, within two months of the notification of that decision, under the national judicial review referred to in Article 18(3) of Directive (EU) 2016/798. Member States may designate the regulatory body set out in Article 56 of Directive 2012/34/EU for the purpose of this appeal procedure.</p> <p>When the Agency decides to revoke or amend an authorisation for placing on the market which it has granted, it shall directly inform all national safety authorities, giving the reasons for its decision.</p>			NP	<p>državnoj upravi.</p> <p>Agencija nema nadležnost van EU</p> <p>Agencija nema nadležnost van EU</p>	
--	---	--	--	----	---	--

26.5	<p>When a national safety authority decides to revoke an authorisation for placing on the market which it has granted, it shall forthwith inform the Agency thereof and give the reasons for its decision. The Agency shall then inform the other national safety authorities.</p> <p>The decision of the Agency or the national safety authority to revoke the authorisation shall be reflected in the appropriate vehicle register, in accordance with Article 22 or, in the case of an authorisation of a vehicle type, in the European register of authorised vehicle types in accordance with Article 24(7).</p> <p>The Agency and the national safety authorities shall ensure that railway undertakings using vehicles of the same type as the vehicle or type subject to the revocation are properly informed. Such railway undertakings shall first check whether the same problem of non-compliance applies. In that event, the procedure provided for in this Article shall apply.</p>	-	<p>-</p> <p>Direkcija o oduzetim dozvolama za korišćenje vozila odmah obaveštava Agenciju i obrazlaže svoju odluku.</p>	NP	Agencija nema nadležnost van EU	
26.6	<p>The Agency and the national safety authorities shall ensure that railway undertakings using vehicles of the same type as the vehicle or type subject to the revocation are properly informed. Such railway undertakings shall first check whether the same problem of non-compliance applies. In that event, the procedure provided for in this Article shall apply.</p>	-	<p>Odluka Direkcije o oduzimanju dozvole za korišćenje unosi se registar vozila iz člana 47. ovog zakona ili.</p>	NP		

26.7	<p>When an authorisation for placing on the market is revoked, the vehicle concerned shall no longer be used and its area of use shall not be extended. When a vehicle type authorisation is revoked, vehicles built on the basis of it shall not be placed on the market or, if they had already been placed on the market, they shall be withdrawn. A new authorisation may be requested on the basis of the procedure provided for in Article 21 in the case of individual vehicles or Article 24 in the case of a vehicle type.</p> <p>When, in the cases provided for in paragraphs 1 or 2, the non-compliance with the essential requirements is limited to part of the area of use of the vehicle concerned and such non-compliance already existed at the time when the authorisation for placing on the market was issued, the latter shall be amended to exclude the parts of the area of use concerned.</p>	34.11.	<p>Direkcija obaveštava sve železničke prevoznike koji koriste vozila istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podleže oduzimanju dozvole. Železnički prevoznici proveravaju da li kod njihovih vozila postoji isti problem neusklađenosti sa osnovnim zahtevima. U tom slučaju, primenjuje se postupak propisan ovim članom.</p>	PU		
		34.12.	<p>Vozilo kome je oduzeta dozvola za korišćenje ne sme se više koristiti.</p> <p>Kada se oduzme dozvola za tip vozila, vozila koja odgovaraju tom tipu ne smeju se stavljati na tržište, a ako su već stavljena na tržište moraju se povući sa tržišta.</p>	PU		
		34.13.	<p>Nova dozvola za korišćenje pojedinačnih vozila može se tražiti u skladu sa čl. 27 -</p>	PU		

26.8		34.14.	<p>30. ovog zakona, a nova dozvola za tip vozila može se tražiti u skladu sa članom 26. ovog zakona.</p> <p>Ako je u slučajevima iz st. 1-3. ovog člana neusklađenost s osnovnim zahtevima ograničena na deo područja upotrebe predmetnog vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje, dozvola za korišćenje se menja tako da se iz nje isključe određeni delovi područja upotrebe.</p>	PU		
		34.15.		PU		
		34.16.		PU		

26.9		34.17.		PU		
27.1	Member States shall appoint notifying authorities that shall be responsible for setting up and carrying out the necessary procedures for the assessment, notification and monitoring of conformity assessment bodies, including compliance with Article 34.	0.2 21.1.	Ministarstvo je organ nadležan za notifikaciju tela za ocenjivanje usaglašenosti Evropskoj komisiji i državama članicama Evropske unije i može notifikovati isključivo imenovana tela za ocenjivanje usaglašenosti.	PU		
27.2	Member States shall ensure that those authorities notify the Commission and other Member States' bodies authorised to carry out third-party conformity assessment tasks as provided for in Articles 10(2) and 15(1). They	21.7.	Postupak notifikacije tela za ocenjivanje usaglašenosti, način utvrđivanja ispunjenosti propisanih opština i posebnih zahteva za notifikovana tela, nadzor nad radom tih tela, kao i suspenzija i povlačenje notifikacije uređuje se propisom koji donosi Vlada.	PU		

27.3	<p>shall also ensure that they inform the Commission and the other Member States of the designated bodies referred to in Article 15(8).</p> <p>Member States may decide that the assessment and monitoring referred to in paragraph 1 are to be carried out by a national accreditation body within the meaning of, and in accordance with, Regulation (EC) No 765/2008.</p>	<p>0.3 9.2.</p>	<p>Ministarstvo nadležno za vođenje Registra, na pismeni predlog nadležnog ministarstva, vrši prijavljivanje Imenovanog tela Evropskoj komisiji, u skladu sa potvrđenim međunarodnim sporazumima čiji je potpisnik Republika Srbija.</p> <p>-</p>	<p>PU</p>		
27.4	<p>Where the notifying authority delegates or otherwise entrusts the assessment, notification or monitoring referred to in paragraph 1 of this Article to a body which is not a governmental entity, that body shall be a legal person and shall comply with the requirements laid down in Article 28. It shall put in place arrangements to cover liabilities arising out of its activities.</p> <p>The notifying authority shall take full responsibility for the tasks performed by the body referred to in paragraph 3.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>NP</p>	<p>Nije slučaj u RS</p>	

27.5		-	-	NP	Nije slučaj u RS	
28.1	A notifying authority shall: (a) be established in such a way as to avoid any conflict of interest with conformity assessment bodies; (b) be organised and operated in such a way as to safeguard the objectivity and impartiality of its activities; (c) be organised in such a way that each decision relating to notification of a conformity assessment body is taken by	-	-	NP NP	Nije slučaj u RS Telo za prijavljivanje je Ministarstvo privrede i ovim zakonom se ne mogu propisivati uslovi za ministarstva	

	<p>competent persons different from those who carried out the assessment;</p> <p>(d) not offer or provide any activities that are performed by conformity assessment bodies or consultancy services on a commercial or competitive basis;</p> <p>(e) safeguard the confidentiality of the information it obtains;</p> <p>(f) have at its disposal a sufficient number of competent personnel for the proper performance of its tasks.</p>					
29.1	<p>Member States shall inform the Commission of their procedures for the assessment, notification and monitoring of conformity assessment bodies, and of any changes to those procedures.</p> <p>The Commission shall make that information publicly available</p>	0.2 21.7.	<p>Postupak notifikacije tela za ocenjivanje usaglašenosti, način utvrđivanja ispunjenosti propisanih opština i posebnih zahteva za notifikovana tela, nadzor nad radom tih tela, kao i suspenzija i povlačenje notifikacije uređuje se propisom koji donosi Vlada.</p>	PU		
30.1	<p>For the purposes of notification, a conformity assessment body shall meet</p>	0.1 37.1.	<p>Prijavljeno telo ima svojstvo pravnog lica.</p>	PU		

30.2	<p>the requirements laid down in paragraphs 2 to 7 of this Article and in Articles 31 and 32.</p> <p>A conformity assessment body shall be established under national law and shall have legal personality.</p>	37.2.	<p>Prijavljeno telo sposobno je obavljati sve poslove ocenjivanja usaglašenosti propisane relevantnim TSI i za koje je prijavljeno, bez obzira na to obavlja li navedene poslove samo ili se oni obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.</p>	PU		
30.3	<p>A conformity assessment body shall be capable of carrying out all the conformity assessment tasks assigned to it by the relevant TSI and in relation to which it has been notified, whether those tasks are carried out by the conformity assessment body itself or on its behalf and under its responsibility.</p> <p>At all times and for each conformity assessment procedure and each kind or category of product in relation to which it has been notified, a conformity assessment body shall have at its disposal:</p> <p>(a) the necessary personnel with technical knowledge and sufficient and appropriate experience to perform the conformity assessment tasks;</p> <p>(b) the relevant descriptions of procedures in accordance with</p>	37.3.	<p>U svakom trenutku, za svaki posebni postupak ocenjivanja usaglašenosti i svaku vrstu ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, prijavljeno telo ima na raspolaganju:</p>	PU		
		37.3.1.	<p>1) potrebno osoblje sa tehničkim znanjem i dovoljnim i odgovarajućim iskustvom za obavljanje poslova ocenjivanja usaglašenosti;</p> <p>2) odgovarajuće opise postupaka u skladu sa kojima se ocenjivanje usaglašenosti sprovodi, a kojima osigurava transparentnost i sposobnost</p>	PU		

30.4	<p>or unless the Member State itself is directly responsible for the conformity assessment.</p> <p>The personnel of a conformity assessment body shall observe professional secrecy with regard to all information obtained in carrying out their tasks under the relevant TSI or any provision of national law giving effect to it, except in relation to the competent authorities of the Member State in which its activities are carried out. Proprietary rights shall be protected.</p>	37.4.	<p>Osoblje prijavljenog tela mora da čuva kao poslovnu tajnu sve informacije dobijene prilikom obavljanja poslova na osnovu odgovarajućih TSI ili propisa Republike Srbije.</p>	PU		
30.5	<p>Conformity assessment bodies shall participate in, or ensure that their assessment personnel are informed of, the relevant standardisation activities and the activities of the notified conformity assessment bodies' coordination group established under the relevant Union law, and shall apply as general guidance the administrative decisions and documents produced as a result of the work of that group.</p> <p>Conformity assessment bodies that are notified for trackside</p>	37.5.	<p>Prijavljena tela učestvuju u odgovarajućim aktivnostima standardizacije i aktivnostima koordinacione grupe prijavljenih tela Evropske unije ili obezbeđuju da je njihovo osoblje koje sprovodi ocenjivanje usaglašenosti obavešteno o tim aktivnostima.</p>	PU		

30.6	and/or on-board control-command and signalling subsystems shall participate in, or shall ensure that their assessment personnel are informed of, the activities of the ERTMS group referred to in Article 29 of Regulation (EU) 2016/796. They shall follow the guidelines produced as a result of the work of that group. In the event that they consider it inappropriate or impossible to apply them, the conformity assessment bodies concerned shall submit their observations for discussion to the ERTMS group for the continuous improvement of the guidelines.	37.6.	Tela koja su prijavljena za ocenjivanje usaglašenosti pružnog dela i/ili dela u vozilu podсистема kontrola, upravljanje i signalizacija učestvuju u aktivnostima grupe za ERTMS (Evropski sistem za upravljanje železničkim saobraćajem) Evropske unije ili obezbeđuju da je njihovo osoblje koje sprovodi ocenjivanje usaglašenosti obavešteno o tim aktivnostima.	PU		
30.7		37.7.		PU		
31.1	A conformity assessment body shall be a third-party body independent of the organisation or of the manufacturer of the product it assesses. A body belonging to a business association or professional federation	38.1.	Prijavljeno telo ima svojstvo eksternog tela i nezavisno je od organizacije proizvođača čiji proizvod ocenjuje.	PU		
		38.2.	Telo koje pripada poslovnoj asocijaciji ili strukovnom savezu koji predstavlja preduzeća uključena u projektovanje,	PU		

<p>31.2</p> <p>31.3</p>	<p>representing undertakings involved in the design, manufacturing, provision, assembly, use or maintenance of products which it assesses may, on condition that its independence and the absence of any conflict of interest are demonstrated, be considered to be such a body.</p> <p>The impartiality of the conformity assessment bodies, of their top-level management and of the assessment personnel shall be guaranteed.</p> <p>A conformity assessment body, its top-level management and the personnel responsible for carrying out the conformity assessment tasks shall not be the designer, manufacturer, supplier, installer, purchaser, owner, user or maintainer of the products which they assess, or the authorised representative of any of those parties. This shall not preclude the use of assessed products that are necessary for the operations of the conformity assessment body or the use of such products for personal purposes.</p>	<p>38.3.</p>	<p>proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocenjuje, može se smatrati telom za ocenjivanje usaglašenosti samo pod uslovom da je dokazana njegova nezavisnost i nepostojanje sukoba interesa.</p> <p>Prijavljeno telo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocenjivanja usaglašenosti ne smeju biti projektant, proizvođač, dobavljač, ugrađivač, kupac, vlasnik, korisnik ili održavalac proizvoda koje ocenjuju, kao ni ovlašćeni zastupnik bilo koje od tih stranaka. To ne isključuje upotrebu ocenjenih proizvoda koji su potrebni za rad prijavljenog tela ili upotrebu takvih proizvoda za ličnu namenu.</p>	<p>PU</p>		
-------------------------	---	--------------	---	-----------	--	--

31.4	<p>A conformity assessment body, its top-level management and the personnel responsible for carrying out the conformity assessment tasks shall not be directly involved in the design, manufacture or construction, marketing, installation, use or maintenance of those products, or represent the parties engaged in those activities. They shall not engage in any activity that may conflict with their independence of judgement or integrity in relation to conformity assessment activities for which they are notified. This prohibition shall apply, in particular, to consultancy services.</p> <p>Conformity assessment bodies shall ensure that the activities of their subsidiaries or subcontractors do not affect the confidentiality, objectivity or impartiality of their conformity assessment activities.</p> <p>Conformity assessment bodies and their personnel shall carry</p>	38.4.	<p>Prijavljeno telo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocenjivanja usaglašenosti nisu direktno uključeni u projektovanje, proizvodnju ili gradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, upotrebu ili održavanje tih proizvoda niti predstavljaju stranke koje učestvuju u tim aktivnostima. Ne učestvuju ni u kakvoj aktivnosti koja može biti u sukobu s nezavisnošću njihove procene ili poštenjem u odnosu na poslove ocenjivanja usaglašenosti za koje su prijavljeni, a naročito se odnosi na usluge savetovanja.</p> <p>Prijavljeno telo obezbeđuje da aktivnosti njegovih ogranaka ili podizvođača ne utiču na poverljivost, objektivnost ili nepristranost njihovog ocenjivanja usaglašenosti.</p>	PU		
------	--	-------	--	----	--	--

31.5	out the conformity assessment activities with the highest degree of professional integrity and the requisite technical competence in the specific field and shall be free from all pressures and inducements, particularly financial, which might influence their judgement or the results of their conformity assessment activities, especially as regards persons or groups of persons with an interest in the results of those activities.	38.5.	Prijavljeno telo i njegovo osoblje sprovode aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti na najvišem stepenu profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritiska i podsticaja, naročito finansijskih, koji bi mogli uticati na njihovu procenu ili rezultate njihove ocene usaglašenosti, posebno u vezi sa osobama ili grupama osoba koje su zainteresovane za rezultate tih aktivnosti.	PU		
31.6		38.6.		PU		
32.1	The personnel responsible for carrying out conformity assessment activities shall have the following skills: (a) sound technical and vocational training covering all the conformity assessment activities in relation to which the conformity assessment body has been notified; (b) satisfactory knowledge of the requirements of the assessments they carry out and adequate authority to carry out	39.1.	Osoblje odgovorno za sprovođenje aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti ima sledeće veštine:	PU		
		39.1.1.	1) dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti za koje je telo za ocenjivanje usaglašenosti prijavljeno; 2) zadovoljavajuće poznavanje zahteva povezanih sa ocenjivanjima koja	PU		

32.2	<p>those assessments; (c) appropriate knowledge and understanding of the essential requirements, of the applicable harmonised standards and of the relevant provisions of Union law; (d) the ability to draw up certificates, records and reports demonstrating that assessments have been carried out.</p> <p>The remuneration of the top-level management and assessment personnel of a conformity assessment body shall not depend on the number of assessments carried out or on the results of those assessments.</p>	<p>39.1.2.</p> <p>39.1.3.</p> <p>39.1.4.</p> <p>39.2.</p>	<p>sprovode i odgovarajuće ovlašćenje za sprovođenje tih ocenjivanja;</p> <p>3) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtevima, primenjenim harmonizovanim standardima i odgovarajućim odredbama međunarodnog prava i razumevanje tih zahteva, standarda i odredaba;</p> <p>4) sposobnost izrade potvrda, beleški i izveštaja kojima se dokazuje da su ocenjivanja sprovedena.</p> <p>Naknada za rad rukovodstva i osoblja koje sprovodi ocenjivanje ne zavisi od broja sprovedenih ocenjivanja niti od rezultata ocenjivanja.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
33.1	<p>Where a conformity assessment body demonstrates its conformity with the criteria laid down in the relevant harmonised standards or parts thereof, the references of which have been published in the Official Journal of the European Union, it shall be presumed to comply with the</p>	-	-	NP	zbog pozivanja na Sl. glasnik EU	

	requirements set out in Articles 30 to 32, in so far as the applicable harmonised standards cover those requirements.					
34.1	Where a notified body subcontracts specific tasks connected with conformity assessment or has recourse to a subsidiary, it shall ensure that the subcontractor or the subsidiary meets the requirements set out in Articles 30 to 32 and shall inform the notifying authority accordingly.	40.1.	Ako prijavljeno telo dodeli ugovorom podizvođaču određene poslove povezane sa ocenjivanjem usaglašenosti ili se opredeli da te poslove obavi njegov ogranak, ono obezbeđuje da podizvođač ili ogranak ispunjava zahteve propisane čl. 37 - 39. ovog zakona i o tome na odgovarajući način obaveštava telo koje sprovodi prijavljivanje.	PU		
34.2	Notified bodies shall take full responsibility for the tasks performed by subcontractors or subsidiaries wherever these are established.	40.2.	Prijavljeno telo preuzima punu odgovornost za poslove koje obavljaju podizvođači ili ogranaci, bez obzira na to gde im je sedište.	PU		
34.3	Activities of notified bodies may be subcontracted or carried out by a subsidiary only with the agreement of the client.	40.3.	Aktivnosti prijavljenog tela mogu se dodeliti podizvođaču ili ih može obaviti ogranak samo uz pristanak klijenta.	PU		
34.4	Notified bodies shall keep at the disposal of the notifying authority the relevant documents concerning the assessment of the qualifications of the	40.4.	Prijavljeno telo stavlja na raspolaganje telu koje sprovodi prijavljivanje odgovarajuća dokumenta koja se odnose na ocenjivanje kvalifikacija podizvođača ili ogranaka i poslova koje oni obavljaju u skladu sa odgovarajućim TSI.	PU		

	subcontractor or the subsidiary and the work carried out by them under the relevant TSI					
35.1	Applicants may use an accredited in-house body to carry out conformity assessment activities for the purpose of implementing the procedures set out in modules A1, A2, C1 or C2 laid down in Annex II to Decision No 768/2008/EC and modules CA1 and CA2 laid down in Annex I to Decision 2010/713/EU. That body shall constitute a separate and distinct part of the applicant concerned and shall not participate in the design, production, supply, installation, use or maintenance of the products it assesses.	41.1.	Podnosioci zahteva mogu koristiti akreditovana interna tela za ocenjivanje usaglašenosti radi sprovođenja postupaka određenih u modulima SA1 i SA2, koji su propisani Jedinstvenim tehničkim propisima – Postupci ocene (moduli) koje donosi OTIF.	PU		
		41.2.	Interno telo predstavlja poseban i izdvojen deo organizacije podnosioca zahteva koji ne učestvuje u projektovanju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, upotrebi ili održavanju proizvoda koje ocenjuje.	PU		
35.2	An accredited in-house body shall meet the following requirements: (a) it shall be accredited in accordance with Regulation (EC) No 765/2008; (b) the body and its personnel shall, within the undertaking of which they form a part, be organisationally identifiable	41.3.	Akreditovano interno telo ispunjava sledeće zahteve: 1) akreditovano je od strane Akreditacionog tela Srbije;	PU		
		41.3.1.	2) telo i njegovo osoblje su prepoznatljivi na organizacionom nivou unutar privrednog društva, imaju metode izveštavanja kojima se obezbeđuje njihova nepristranost i to dokazuju	PU		

35.3	<p>and have reporting methods which ensure their impartiality, and shall demonstrate it to the competent national accreditation body;</p> <p>(c) neither the body nor its personnel shall be responsible for the design, manufacture, supply, installation, operation or maintenance of the products they assess, nor shall they engage in any activity that might conflict with their independence of judgement or integrity in relation to their assessment activities;</p> <p>(d) the body shall supply its services exclusively to the undertaking of which it forms a part.</p> <p>An accredited in-house body shall not be notified to the Member States or the Commission, but information concerning its accreditation shall be given by the undertaking of which it forms a part or by the national accreditation body to the notifying authority at the request of that authority.</p>	<p>41.3.2.</p> <p>41.3.3.</p> <p>41.3.4.</p> <p>41.4.</p>	<p>Akreditacionom telu Srbije;</p> <p>3) telo i njegovo osoblje nisu odgovorni za projektovanje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocenjuju i ne obavljaju aktivnosti koje bi mogle da budu u sukobu s nezavisnošću njihove ocene u odnosu na njihove aktivnosti ocenjivanja;</p> <p>4) telo pruža svoje usluge isključivo privrednom društvu čiji je deo.</p> <p>Akreditovano interno telo se ne prijavljuje. Informacije o njegovoj akreditaciji pruža privredno društvo čiji je deo ili Akreditaciono telo Srbije obaveštava telo koje sprovodi prijavljivanje na njegov zahtev.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
------	--	---	--	-------------------------------	--	--

<p>36.1</p>	<p>A conformity assessment body shall submit an application for notification to the notifying authority of the Member State in which it is established.</p>	<p>0.3 2.1.</p>	<p>Imenovanje tela za ocenjivanje usaglašenosti za sprovođenje ocenjivanja usaglašenosti proizvoda sa zahtevima iz određenog tehničkog propisa vrši se na osnovu zahteva za imenovanje, koji podnosi telo za ocenjivanje usaglašenosti (u daljem tekstu: podnosilac zahteva). Zahtev iz stava 1. ovog člana, podnosi se ministarstvu u čijem delokrugu je priprema i donošenje odgovarajućeg tehničkog propisa na osnovu koga se traži imenovanje (u daljem tekstu: nadležno ministarstvo).</p>	<p>PU</p>		
<p>36.2</p>	<p>That application shall be accompanied by a description of the conformity assessment activities, the conformity assessment module or modules and the product or products for which that body claims to be competent, as well as by an accreditation certificate, where one exists, issued by a national accreditation body attesting that the conformity assessment body fulfils the requirements laid down in Articles 30 to 32.</p>	<p>2.2. 3.1.</p>	<p>Zahtev iz člana 2. ove uredbe sadrži: 1) poslovno ime, odnosno naziv i adresu sedišta, pravni položaj, organizacionu strukturu i pretežnu delatnost podnosioca zahteva; 2) naziv tehničkog propisa na osnovu koga se traži imenovanje i broj službenog glasila Republike Srbije u kome je taj propis objavljen; 3) obim poslova ocenjivanja usaglašenosti, kao i vrstu, grupu, odnosno naziv proizvoda koji je predmet ocenjivanja usaglašenosti i druge podatke radi bliže identifikacije proizvoda, sa pozivom na odgovarajuće odredbe tehničkog propisa; 4) podatke o stručnoj osposobljenosti zaposlenih i drugih angažovanih lica na poslovima ocenjivanja usaglašenosti (u daljem tekstu: osoblje); 5) podatke o tehničkim kapacitetima,</p>	<p>PU</p>		

		<p>uključujući opremu i lokaciju na kojoj će se obavljati poslovi ocenjivanja usaglašenosti;</p> <p>6) podatke o drugim delatnostima koje obavlja podnositelj zahteva, uključujući i delatnosti koje bi mogle uticati na nezavisnost i nepristrasnost podnosioca zahteva, njegovog direktora, odnosno najvišeg rukovodstva i osoblja u odnosu na lica povezana sa proizvodom koji je predmet ocenjivanja usaglašenosti;</p> <p>7) podatke o načinu na koji je podnositelj zahteva uredio postupanje i odlučivanje po prigovorima na njegov rad i donete odluke u vezi sa poslovima ocenjivanja usaglašenosti, kao i podatke o načinu čuvanja poslovne tajne;</p> <p>8) naziv isprave kojom se dokazuje osposobljenost podnosioca zahteva za ocenjivanje usaglašenosti (npr. akt o akreditaciji);</p> <p>9) podatke o zaključenom ugovoru o osiguranju od odgovornosti za štetu;</p> <p>10) druge podatke od značaja za imenovanje.</p> <p>Tehničkim propisom utvrđuje se način ocenjivanja usaglašenosti koji može da obuhvati primenu jednog postupka, nekoliko postupaka ili kombinaciju različitih postupaka ocenjivanja usaglašenosti.</p> <p>Postupci ocenjivanja usaglašenosti iz stava 1. ovog člana mogu biti utvrđeni i posredno u standardu ili tehničkoj specifikaciji na koje se</p>			
--	--	--	--	--	--

36.3	Where the conformity assessment body concerned cannot provide an accreditation certificate, it shall provide the notifying authority with all the documentary evidence necessary for the verification, recognition and regular monitoring of its compliance with the requirements laid down in Articles 30 to 32.	<p>0.2 9.1.</p> <p>9.3</p> <p>0.3 6.4.</p>	<p>poziva tehnički propis.</p> <p>Ako podnosilac zahteva svoju osposobljenost za sprovođenje ocenjivanja usaglašenosti ne dokazuje aktom o akreditaciji, tu osposobljenost podnosilac zahteva može dokazivati drugom odgovarajućom dokumentacijom.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		
------	---	--	--	---------------------	--	--

37.1	<p>Notifying authorities shall only notify conformity assessment bodies which comply with the requirements laid down in Articles 30 to 32.</p>	0.2		DU	Prijavljivanje tela za ocenjivanje usaglašenosti uređeno je drugim zakonom koji se odnosi na sve oblasti a ne samo na železnicu.	
37.2	<p>Notifying authorities shall notify the bodies referred to in paragraph 1 to the Commission and the other Member States using the electronic notification tool developed and managed by the Commission.</p>	21.4.	Ministarstvo vrši notifikaciju na zahtev imenovanog tela za ocenjivanje usaglašenosti koji se dostavlja preko nadležnog ministarstva.			
37.3	<p>The notification shall include full details of the conformity assessment activities, the conformity assessment module or modules and the product or products concerned, and the relevant accreditation certificate or other attestation of competence provided for in paragraph 4.</p>					
37.4	<p>Where a notification is not based on an accreditation certificate as referred to in Article 36(2), the notifying authority shall provide the Commission and the other Member States with documentary evidence which attests to the conformity assessment body's competence</p>					

37.5	<p>and the arrangements in place to ensure that that body will be monitored periodically and will continue to satisfy the requirements laid down in Articles 30 to 32.</p> <p>The body concerned may perform the activities of a notified body only where no objections are raised by the Commission or the other Member States within two weeks of a notification where an accreditation certificate is used or within two months of a notification where accreditation is not used.</p> <p>The Commission and the other Member States shall be notified of any subsequent relevant changes to the notification.</p>					
37.6						

38.1	<p>The Commission shall assign an identification number to a notified body.</p> <p>A notified body shall be assigned a single identification number even where it is notified under several legal acts of the Union.</p> <p>The Commission shall make publicly available the list of the bodies notified under this Directive, including the identification numbers that have been allocated to them and the activities for which they have been notified. The Commission shall ensure that that list is kept up to date.</p>					
38.2						
39.1	<p>Where a notifying authority has ascertained or has been informed that a notified body no longer meets the requirements laid down in Articles 30 to 32, or that it is failing to fulfil its obligations, the notifying authority shall</p>	<p>0.2 20.1</p>	<p>Ako nadležni ministar utvrdi da imenovano telo više ne ispunjava zahteve za imenovana tela propisane ovim zakonom i tehničkim propisom na osnovu kojeg je doneto rešenje o imenovanju, ili da ne izvršava svoje obaveze, odnosno da izvršava obaveze na način koji nije u skladu sa odredbama</p>	PU		

39.2	<p>restrict, suspend or withdraw notification as appropriate, depending on the seriousness of the failure to meet those requirements or fulfil those obligations. It shall immediately inform the Commission and the other Member States accordingly.</p> <p>In the event of restriction, suspension or withdrawal of notification, or where the notified body has ceased its activity, the notifying Member State shall take appropriate steps to ensure that the files of that body are either processed by another notified body or kept available for the responsible notifying and market surveillance authorities at their request.</p>	20.5	<p>ovog zakona i tehničkog propisa na osnovu kojeg je doneto rešenje o imenovanju, donosi rešenje o suspenziji ili oduzimanju imenovanja, u skladu sa zakonom kojim se uređuje opšti upravni postupak i u skladu sa propisom iz člana 15. stav 3. ovog zakona.</p> <p>U slučaju donošenja rešenja o oduzimanju ili suspenziji ili u slučaju da imenovano telo prestane sa radom, nadležni ministar nalaže tom telu da izvrši prenos dokumentacije u vezi sa ocenjivanjem usaglašenosti drugom imenovanom telu ili da omogući dostupnost te dokumentacije nadležnim organima.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		
40.1	<p>The Commission shall investigate all cases where it has any doubt, or where a doubt is brought to its attention, regarding the competence of a notified body or the continued fulfilment by a notified body of the requirements and responsibilities to which it is subject.</p>	-	-	NP	<p>Odnosi se na Komisiju</p>	

40.2	The notifying Member State shall provide the Commission, on request, with all information relating to the basis for the notification or the maintenance of the competence of the body concerned.	-	-	NP		
40.3	The Commission shall ensure that all sensitive information obtained in the course of its investigations is treated confidentially.	-	-	NP		
40.4	Where the Commission ascertains that a notified body does not meet, or no longer meets, the requirements for its notification, it shall inform the notifying Member State accordingly and request it to take the necessary corrective measures, including withdrawal of notification if necessary.	-	-	NP		
41.1	Notified bodies shall carry out conformity assessments in accordance with the conformity assessment procedures provided for in the relevant TSI.	0.1 43.1.	Prijavljeno telo sprovodi ocenjivanje usaglašenosti u skladu sa postupcima ocenjivanja usaglašenosti propisanim u relevantnim TSI.	PU		

41.2	<p>Conformity assessments shall be carried out in a proportionate manner, avoiding unnecessary burdens for economic operators. Notified bodies, when performing their activities, shall take due account of the size of an undertaking, the sector in which it operates, its structure, the degree of complexity of the product technology in question and the mass or serial nature of the production process.</p> <p>In so doing, they shall nevertheless operate with the aim of assessing the compliance of the product with this Directive.</p>	43.2.	<p>Ocenjivanje usaglašenosti sprovodi se na proporcionalni način tako da se izbegnu nepotrebna opterećenja privrednih subjekata. Prijavljeno telo pri obavljanju svojih aktivnosti vodi računa o veličini preduzeća, sektoru u kojem ono deluje, njegovoj strukturi, stepenu složenosti tehnologije proizvoda koji se ocenjuje i masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa.</p>	PU		
41.3	<p>Where a notified body finds that requirements laid down in the relevant TSI or corresponding harmonised standards or technical specifications have not been met by a manufacturer, it shall require that manufacturer to take appropriate corrective measures and shall not issue a conformity certificate.</p> <p>Where, in the course of the monitoring of conformity</p>	43.3.	<p>Ako prijavljeno telo utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahteve propisane u relevantnoj TSI, odgovarajućim harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, ono zahteva da proizvođač preduzme odgovarajuće korektivne mere i ne izdaje sertifikat o usaglašenosti.</p> <p>Ako prijavljeno telo tokom praćenja usaglašenosti posle izdavanja sertifikata utvrdi da proizvod više nije u skladu s relevantnim TSI ili</p>	PU		

41.4	<p>following the issue of a certificate, a notified body finds that a product no longer complies with the relevant TSI or corresponding harmonised standards or technical specifications, it shall require the manufacturer to take appropriate corrective measures and shall suspend or withdraw the certificate if necessary.</p> <p>Where corrective measures are not taken or do not have the required effect, the notified body shall restrict, suspend or withdraw any certificates, as appropriate.</p>	43.4.	<p>odgovarajućim harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, ono zahteva da proizvođač preduzme odgovarajuće korektivne mere i, ako je to potrebno, suspenduje ili oduzima sertifikat.</p> <p>Ako korektivne mere nisu preduzete ili nemaju potreban efekat, prijavljeno telo prema potrebi ograničava, suspenduje ili oduzima izdate sertifikate.</p>	PU		
41.5		43.5.		PU		

42.1	<p>Notified bodies shall inform the notifying authority of the following:</p> <p>(a) any refusal, restriction, suspension or withdrawal of a certificate;</p> <p>(b) any circumstances affecting the scope of, and conditions for, notification;</p> <p>(c) any request for information which they have received from market surveillance authorities regarding conformity assessment activities;</p> <p>(d) on request, conformity assessment activities performed within the scope of their notification and any other activity performed, including cross-border activities and subcontracting.</p> <p>The competent national safety authorities shall also be informed of any refusal, restriction, suspension or withdrawal of a certificate under point (a).</p> <p>Notified bodies shall provide the other bodies notified under this Directive carrying out similar conformity assessment activities covering the same products with relevant information on issues relating to negative and, on request,</p>	44.1.	<p>Prijavljeno telo obaveštava telo koje sprovodi prijavljivanje o:</p> <p>1) svakom odbijanju, ograničavanju, suspenziji ili oduzimanju sertifikata;</p> <p>2) svim okolnostima koje utiču na obim i uslove za prijavljivanje;</p> <p>3) svakom zahtevu za obaveštavanje koji je primilo od tržišne inspekcije u vezi s aktivnostima ocenjivanja usaglašenosti;</p> <p>4) na zahtev, o aktivnostima ocenjivanja usaglašenosti sprovedenim na području za koje su prijavljeni i svakoj drugoj sprovedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima.</p> <p>Nadležnim nacionalnim telima za bezbednost država članica Evropske unije, dostavlja se obaveštenje o svakom odbijanju, ograničavanju, suspenziji ili oduzimanju sertifikata iz stava 1. tačka 1) ovog člana.</p>	PU		
		44.1.1.		PU		
		44.1.2.		PU		
		44.1.3.		PU		
		44.1.4.		PU		
		44.2.	<p>Prijavljeno telo dostavlja drugim prijavljenim telima, koja sprovode slične aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti kojima su obuhvaćeni isti proizvodi, relevantne informacije o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtev, pozitivnim rezultatima</p>	PU		

42.2	<p>positive conformity assessment results.</p> <p>Notified bodies shall provide the Agency with 'EC' certificates of verification of subsystems, 'EC' certificates of conformity of interoperability constituents and 'EC' certificates of suitability of use of interoperability constituents.</p>	44.4.	<p>ocenjivanja usaglašenosti.</p> <p>Prijavljeno telo dostavlja Agenciji sertifikate o verifikaciji podsystema, sertifikate o usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i sertifikate o pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti.</p>	PU		
42.3		44.5.		PU		
43.1	<p>The Commission shall provide for the organisation of exchanges of best practices between the Member States' national authorities responsible for notification policy.</p>					
44.1	<p>The Commission shall ensure appropriate coordination and cooperation between bodies notified under this Directive through the establishment of a sectoral group of notified bodies. The Agency shall support the activities of notified bodies in accordance with Article 24 of Regulation (EU) 2016/796.</p>					

	Member States shall ensure that the bodies notified by them participate in the work of that group, directly or by means of designated representatives.					
45.1	<p>The requirements relating to conformity assessment bodies set out in Articles 30 to 34 shall also apply to bodies designated under Article 15(8), except:</p> <p>(a) in the case of skills required by its personnel under point (c) of Article 32(1), where the designated body shall have appropriate knowledge and understanding of national law;</p> <p>(b) in the case of documents to be kept at the disposal of the notifying authority under Article 34(4), where the designated body shall include documents relating to work carried out by subsidiaries or subcontractors under the relevant national rules.</p> <p>The operational obligations laid down in Article 41 shall also apply to bodies designated under Article 15(8), except that those obligations refer to national</p>	<p>46.1.</p> <p>46.1.1.</p> <p>46.1.2.</p>	<p>Odredbe čl. 37 - 41. ovog zakona shodno se primenjuju i na imenovano telo osim:</p> <p>1) u pogledu veština koje osoblje imenovanog tela mora da ima u skladu s članom 39. stav 1. tačka 3) ovog zakona, s tim da imenovano telo mora da ima odgovarajuće znanje o pravu Republike Srbije i razumevanje tog prava;</p> <p>2) u pogledu dokumentacije koju se stavlja na raspolaganje telu koje sprovodi prijavljivanje u skladu sa članom 40. stav 4. ovog zakona, imenovano telo dužno je da uključi dokumente koji se odnose na rad koji su obavili podizvođači ili ogranci u skladu s odgovarajućim nacionalnim propisima.</p> <p>Operativne obaveze propisane članom 43. ovog zakona primenjuju se i na imenovana telo, osim ako se te obaveze odnose na nacionalne propise umesto na TSI.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

45.2	<p>rules instead of TSIs.</p> <p>The information obligation laid down in Article 42(1) shall also apply to designated bodies, which shall inform Member States accordingly.</p>	46.2.	<p>Obaveza obaveštavanja propisana članom 44. stav 1. ovog zakona primenjuje se i na imenovano telo koje na odgovarajući način obaveštava Direkciju.</p>	PU		
45.3		46.3.		PU		
46.1	<p>Upon registration in accordance with Article 22, each vehicle shall be assigned a European vehicle number (EVN) by the competent authority in the Member State of registration. Each vehicle shall be marked with an assigned EVN.</p> <p>The specifications of the EVN shall be set out in the measures referred to in Article 47(2), in accordance with the relevant TSI.</p> <p>Each vehicle shall be assigned an EVN only once, unless otherwise specified in the measures referred to in Article 47(2), in accordance with the relevant TSI.</p> <p>Notwithstanding paragraph 1,</p>	47.3.	<p>Broj vozila pod kojim se upisuju u registar iz stava 1. ovog člana dodeljuje Direkcija.</p>	PU		
46.2						<p>Primenjujemo COTIF - THE RAILWAY VEHICLE MARKING</p>
46.3						

46.4	in the case of vehicles operated or meant to be operated from or to third countries the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Union, Member States may accept vehicles clearly identified in accordance with a different coding system.					
47.1	<p>Until the European Vehicle Register referred to in paragraph 5 is operational, each Member State shall keep a national vehicle register. That register shall:</p> <p>(a) comply with the common specifications referred to in paragraph 2;</p> <p>(b) be kept updated by a body independent of any railway undertaking;</p> <p>(c) be accessible to the national safety authorities and investigating bodies designated in Articles 16 and 22 of Directive (EU) 2016/798; it shall also be made accessible, in response to any legitimate request, to the regulatory bodies referred to in Article 55 of Directive 2012/34/EU, and to the Agency, the railway undertakings and the</p>	<p>47.1.</p> <p>47.5.</p>	<p>Direkcija vodi Nacionalni registar železničkih vozila.</p> <p>Specifikacija registra vozila propisana je COTIF-om.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		

47.2	<p>infrastructure managers, as well as those persons or organisations registering vehicles or identified in the register.</p> <p>The Commission shall adopt common specifications for the national vehicle registers as regards their content, data format, functional and technical architecture, operating mode, including arrangements for the exchange of data, and rules for data input and consultation, by means of implementing acts. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3).</p> <p>The national vehicle register shall contain at least the following elements: (a) the EVN; (b) references to the 'EC' declaration of verification and the issuing body; (c) references to the European register of authorised vehicle types referred to in Article 48; (d) identification of the owner of the vehicle and the keeper; (e) restrictions on how the vehicle may be used;</p>	47.5.	Specifikacija registra vozila propisana je COTIF-om.	PU		
47.3		47.5.	Specifikacija registra vozila propisana je COTIF-om.	PU		

47.4	<p>(f) references to the entity in charge of maintenance.</p> <p>As long as Member States' national vehicle registers are not linked in accordance with the specification referred to in paragraph 2, each Member State shall update its register, as regards the data with which it is concerned, with the modifications made by another Member State in its own register.</p> <p>With a view to reducing administrative burdens and undue costs for Member States and stakeholders, by 16 June 2018, the Commission, taking into account the result of a cost-benefit analysis, shall adopt by means of implementing acts the technical and functional specifications for the European Vehicle Register, which would incorporate the national vehicle registers with a view to providing a harmonised interface to all users for the registration of vehicles and data management. Points (b) and</p>	-	-	NP	NVR je uspostavljen i povezan sa VVR 2013. godine	
47.5	(c) of paragraph 1 and	-	-	NP	Obaveza Komisije	

	<p>paragraph 3 shall apply. Such a specification shall include content, data format, functional and technical architecture, operating mode, including arrangements for the exchange of data, and rules for data input, and consultation, as well as migration steps.</p> <p>Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3) and on the basis of a recommendation of the Agency.</p> <p>The European Vehicle Register shall be developed taking into consideration the IT applications and registers already set up by the Agency and the Member States, such as the European Centralised Virtual Vehicle Register connected to the national vehicle registers. The European Vehicle Register shall be operational by 16 June 2021.</p> <p>The keeper shall immediately declare any modification to the data entered in the vehicle registers, the destruction of a vehicle or its decision to no longer register a vehicle, to the</p>					
--	---	--	--	--	--	--

47.6	<p>Member State where the vehicle has been registered.</p> <p>In the case of vehicles authorised for the first time in a third country and subsequently used in a Member State, that Member State shall ensure that the vehicle data, including at least data relating to the keeper of the vehicle concerned, the entity in charge of its maintenance and the restrictions on how the vehicle may be used, can be retrieved through a vehicle register or are otherwise made available without delay in an easily readable format and in accordance with the same non-discriminatory principles that apply to similar data from a vehicle register.</p>	47.4.	<p>Imalac vozila bez odlaganja prijavljuje Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registracije vozila.</p> <p>-</p>	<p>PU</p> <p>NP</p>		
------	--	-------	---	---------------------	--	--

47.7						
48.1	<p>The Agency shall set up and keep a register of authorisations to place vehicle types on the market issued in accordance with Article 24. That register shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) be public and electronically accessible; (b) comply with the common specifications referred to in paragraph 2; (c) be linked with relevant vehicle registers. 	<p>48.1. 48.2.</p>	<p>Direkcija dostavlja Agenciji podatke o svim odobrenim tipovima vozila.</p> <p>Direkcija dostavlja Agenciji podatke i o svim izmenjenim, suspendovanim ili povučenim dozvolama za tip.</p>	<p>PU PU</p>		

48.2	<p>The Commission shall adopt common specifications for the register of authorised vehicle types relating to content, data format, functional and technical architecture, operating mode and rules for data input and consultation, by means of implementing acts. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3).</p>	-		NP	Obaveza Komisije	
48.3	<p>The register shall include at least the following elements for each type of vehicle:</p> <p>(a) technical characteristics, including those related to accessibility for persons with disabilities and persons with reduced mobility, of the type of vehicle as defined in the relevant TSIs;</p> <p>(b) the manufacturer's name;</p> <p>(c) the data of the authorisations related to the area of use for a vehicle type, including any restrictions or withdrawals</p>			PU PU		

				PU PU		
49.1	Each Member State shall ensure that a register of infrastructure, stating the values of the network parameters of each subsystem or part subsystem concerned, as set out in the relevant TSI, is published.					
49.2	The values of the parameters recorded in the register of infrastructure shall be used in combination with the values of the parameters recorded in the vehicle authorisation for placing on the market to check the technical compatibility between vehicle and network. The register of infrastructure may stipulate conditions for the use of fixed installations and other restrictions.	49.1	Upravljač infrastrukture dostavlja Agenciji podatke o podsistemima infrastrukture, energija i kontrola, upravljanje i signalizacija (pružni deo) za registar infrastrukture i odgovoran je za tačnost, potpunost, doslednost i ažuriranje tih podataka i njihovo blagovremeno dostavljanje. Direkcija dostavlja upravljaču infrastrukture smernice za potrebe dostavljanja podataka iz stava 1. ovog člana.			
49.3	Each Member State shall ensure that the register of infrastructure is updated in	49.2				

49.4	accordance with paragraph 5.					
49.5	The Commission shall adopt common specifications for the register of infrastructure relating to content, data format, functional and technical architecture, operating mode and rules for data input and consultation, by means of implementing acts. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(3).					U ovaj podzakonski akt preneće se odredbe implementaci-onog akta Komisije
50.1	The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.	-	-	NP		
50.2	The power to adopt delegated acts referred to in Article 5(1) shall be conferred on the Commission for a period of five years from 15 June 2016.	-	-	NP		

50.3	<p>The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.</p> <p>It is of particular importance that the Commission follow its usual practice and carry out consultations with experts, including Member States' experts, before adopting those delegated acts.</p>	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju, Parlament i Savet	
50.4	<p>The delegation of power referred to in Article 5(1) may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A decision of revocation shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect the day following the publication of the decision in the Official Journal of the European Union or at a later date specified therein. It shall not affect the</p>	-	-	NP		

50.5	<p>validity of any delegated acts already in force.</p> <p>As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.</p> <p>A delegated act adopted pursuant to Article 5(1) shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or the Council within a period of two months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by two months at the initiative of the European Parliament or of the Council.</p>	-	-	NP		
50.6	<p>The Commission shall be assisted by the committee established by Article 21 of Council Directive 96/48/EC (1). That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.</p>	-	-	NP		
51.1	<p>The Commission shall be assisted by the committee established by Article 21 of Council Directive 96/48/EC (1). That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.</p>	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju i Odbor	

51.2	Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.	-	-	NP		
51.3	Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. Where the committee delivers no opinion, the Commission shall not adopt the draft implementing act and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.	-	-	NP		
52.1	Any decision taken pursuant to this Directive concerning the assessment of conformity or suitability for use of interoperability constituents or the checking of subsystems constituting the Union rail system or any decision taken pursuant to Articles 7, 12 and 17 shall set out in detail the reasons on which it is based. It shall be notified as soon as possible to the party concerned, together with an indication of the remedies available under the law in force in the Member State concerned and of the time	-	-	-	Već propisano u relevantnim članovima	

	limits allowed for the exercise of such remedies.					
53.1	By 16 June 2018, the Commission shall report on the progress made in preparing for the Agency's enhanced role under this Directive. Additionally, every three years and for the first time three years after the end of the transitional period provided for by Article 54, the Commission shall report to the European Parliament and to the Council on the progress made towards achieving interoperability of the Union rail system and the functioning of the Agency in this context. That report shall also include an evaluation of the implementation and use of the registers under Chapter VII and an analysis of the cases set out in Article 7 and of the application of Chapter V, assessing in particular the functioning of the cooperation agreements concluded between the Agency and national safety authorities. For the purposes of the first report, after the end of the transitional	-	-	NP		Odnosi se na Komisiju, Parlament, Savet i Agenciju

53.2	<p>period the Commission shall carry out extensive consultations with the relevant stakeholders and shall establish a programme to allow for the assessment of progress. The Commission shall, if appropriate in the light of the above analysis, propose legislative measures including measures for the future role of the Agency in enhancing interoperability.</p> <p>The Agency shall develop and periodically update a tool capable of providing, at the request of a Member State, the European Parliament or of the Commission, an overview of the interoperability level of the Union rail system. That tool shall use the information included in the registers provided for in Chapter VII.</p>	-	-	NP		
54.1	<p>Without prejudice to paragraph 4 of this Article, vehicles which need to be authorised between 15 June 2016 and 16 June 2019 shall be subject to the provisions set out in Chapter V of Directive</p>	-	-	NP	Neprenosivo s obzirom na datume	

54.2	<p>2008/57/EC.</p> <p>Authorisations for the placing in service of vehicles which have been granted pursuant to paragraph 1 and all other authorisations granted prior to 15 June 2016, including authorisations delivered under international agreements, in particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) and RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), shall remain valid in accordance with the conditions under which the authorisations have been granted.</p>	31.1. 31.1.1. 31.1.2.	<p>Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:</p> <p>1) za vozila odobrena u drugim državama pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI koja nose oznaku RIC ili RIV;</p> <p>(2) za polovna vozila iz tačke 1) ovog člana koja se uvoze.</p>	PU PU PU PU		
54.3	<p>Vehicles authorised for placing in service pursuant to paragraphs 1 and 2 shall receive a new vehicle authorisation for placing on the market in order to operate on one or more networks which are not yet covered by their authorisation. The placing on the market on those additional networks shall be subject to Article 21.</p> <p>At the latest from 16 June 2019 the Agency shall carry</p>	-	-	NP	<p>- Agencija ne može da izdaje dozvole podno- siocima zahteva iz trećih država;</p> <p>- nepostojanje registra infra-strukture;</p> <p>- u COTIF (ATMF) zadržan je princip prve i dodatne dozvole, što moramo da</p>	

54.4	out the authorisation tasks pursuant to Articles 21 and 24 and the tasks referred to in Article 19 in respect of areas of use in the Member States that have not notified the Agency and the Commission in accordance with Article 57(2). By way of derogation from Articles 21 and 24, national safety authorities of Member States which have notified the Agency and Commission pursuant to Article 57(2) may continue to issue authorisations in accordance with Directive 2008/57/EC until 16 June 2020. By way of derogation from Articles 21 and 24, national safety authorities of Member States which have notified the Agency and Commission pursuant to Article 57(2a) may continue to issue authorisations in accordance with Directive 2008/57/EC until 31 October 2020.	-	-	NP	<p>primenjujemo.</p> <p>- Agencija ne može da izdaje dozvole podno- siocima zahteva iz trećih država;</p> <p>-Navedeni datumi prošli</p>	
55.1	Annexes IV, V, VII and IX to Directive 2008/57/EC shall apply until the date of application of the corresponding implementing acts referred to in Article 7(5),	-	-	NP		

55.2	<p>Article 9(4), Article 14(10) and Article 15(9) of this Directive.</p> <p>Directive 2008/57/EC shall continue to apply in relation to ERTMS trackside projects which are to be placed in service between 15 June 2016 and 16 June 2019.</p>	-	-	NP		
55.3	<p>Projects which have completed the tendering or contracting phase prior to 16 June 2019 are not subject to the pre-authorisation by the Agency referred to in Article 19.</p>	-	-	NP		
55.4	<p>Until 16 June 2031 options included in contracts which were signed before 15 June 2016 shall not be subject to the pre-authorisation by the Agency referred to in Article 19, even if they are exercised after 15 June 2016.</p> <p>Before authorising the placing in service of any ERTMS track-side equipment which was not subject to the pre-authorisation by the Agency referred to in Article 19, national safety authorities</p>	-	-	NP		

55.5	shall cooperate with the Agency in order to ensure that the technical solutions are fully interoperable, in accordance with Articles 30(3) and 31(2) of Regulation (EU) 2016/796.	-	-	NP		
56.1	The Agency shall provide recommendations and opinions in accordance with Article 19 of Regulation (EU) 2016/796 for the purpose of application of this Directive. Where relevant, those recommendations and opinions shall be taken into account when implementing acts are being drawn up pursuant to this Directive.	-	-	NP		
57.1	Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with Articles 1 and 2, Article 7(1)	-	-	NP		

57.2	<p>to (4) and (6), Article 8, Article 9(1), Article 10(5), Article 11(1), (3) and (4), Articles 12, 13 and 14, Article 15(1) to (8), Article 16, Article 18, Article 19(3), Articles 21 to 39, Article 40(2), Articles 41, 42, 44, 45 and 46, Article 47(1), (3), (4) and (7), Article 49(1) to (4), Article 54 and Annexes I, II, III and IV by 16 June 2019. They shall immediately communicate the text of those measures to the Commission.</p> <p>Member States may extend the transposition period referred to in paragraph 1 by one year. For that purpose, by 16 December 2018, Member States which do not bring into force the laws, regulations and administrative provisions within the transposition period referred to in paragraph 1 shall notify the Agency and the Commission thereof and present the reasons for such extension.</p> <p>Member States that have extended the transposition period in accordance with paragraph 2 may further extend it until 31 October</p>	-	-	NP		
------	--	---	---	----	--	--

57.2a	<p>2020. Their transposition measures shall apply from that date. Those Member States shall notify the Agency and the Commission thereof by 29 May 2020.</p>	-	-	NP		
57.3	<p>When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directives repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.</p> <p>Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.</p> <p>The obligation to transpose and implement Article 13,</p>	-	-	NP		

57.4	<p>Article 14(1) to (8), (11) and (12), Article 15(1) to (9), Article 16(1), Articles 19 to 26, Articles 45, 46 and 47, Article 49(1) to (4) and Article 54 of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta for as long as no rail system is established within their territories.</p> <p>However, as soon as a public or private entity submits an official application to build a railway line with a view to its operation by one or more railway undertakings, the Member States concerned shall put in place measures to implement the Articles referred to in the first subparagraph within two years of receipt of the application.</p>	-	-	NP		
57.5	<p>Article 14(1) to (8), (11) and (12), Article 15(1) to (9), Article 16(1), Articles 19 to 26, Articles 45, 46 and 47, Article 49(1) to (4) and Article 54 of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta for as long as no rail system is established within their territories.</p> <p>However, as soon as a public or private entity submits an official application to build a railway line with a view to its operation by one or more railway undertakings, the Member States concerned shall put in place measures to implement the Articles referred to in the first subparagraph within two years of receipt of the application.</p>	-	-	NP		
58.1	<p>Directive 2008/57/EC, as amended by the Directives listed in Annex V, Part A, is repealed with effect from 31 October 2020, without prejudice to the obligations of the Member States relating to the time limits for the transposition into national law of the Directives set out in Annex V, Part B.</p>	-	-	NP		

	References to the repealed Directive shall be construed as references to this Directive and shall be read in accordance with the correlation table in Annex VI.					
59.1	This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the Official Journal of the European Union.	-	-	NP		
60.1	This Directive is addressed to the Member States.	-	-	NP		
AI.1	Network For the purposes of this Directive, the Union's network shall include the following elements: (a) specially built high-speed lines equipped for speeds generally equal to or greater than 250 km/h; (b) specially upgraded high-speed lines equipped for speeds of the order of 200 km/h; (c) specially upgraded high-speed lines which have special features as a result of topographical, relief or town-planning constraints, to which the speed must be adapted in each case. This category	4.1. 4.1.1. 4.1.2. 4.1.3.	Železničku mrežu čine: 1) posebno izgrađene pruge za velike brzine opremljene za brzine od 250 km/h ili veće; 2) posebno unapređene pruge za velike brzine opremljene za brzine reda od oko 200 km/h; 3) posebno unapređene železničke pruge za velike brzine sa posebnim tehničkim karakteristikama, na kojima brzina mora da bude prilagođena usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja.	PU PU PU		

	<p>includes interconnecting lines between high-speed and conventional networks, lines through stations, accesses to terminals, depots, etc. travelled at conventional speed by 'high-speed' rolling stock;</p> <p>(d) conventional lines intended for passenger services;</p> <p>(e) conventional lines intended for mixed traffic (passengers and freight);</p> <p>(f) conventional lines intended for freight services;</p> <p>(g) passenger hubs;</p> <p>(h) freight hubs, including intermodal terminals;</p> <p>(i) lines connecting the abovementioned elements.</p> <p>This network includes traffic management, tracking and navigation systems, technical installations for data processing and telecommunications intended for long-distance passenger services and freight services on the network in order to guarantee the safe and harmonious operation of the</p>	<p>4.1.4.</p> <p>4.1.5.</p> <p>4.1.6.</p> <p>4.1.7.</p> <p>4.1.8.</p> <p>4.1.9.</p> <p>4.2.</p>	<p>Ova kategorija, takođe, uključuje železničke pruge koje spajaju mreže železničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, železničke pruge na području železničkih službenih mesta (u daljem tekstu: službeno mesto), priključne železničke pruge za terminale, depoe, i sl. na kojima vozila za velike brzine saobraćaju konvencionalnim brzinama;</p> <p>4) konvencionalne pruge namenjene za prevoz putnika;</p> <p>5) konvencionalne pruge namenjene za mešoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe);</p> <p>6) konvencionalne pruge namenjene za prevoz robe;</p> <p>7) čvorišta za prevoz putnika;</p> <p>8) čvorišta za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale;</p> <p>9) pruge koje spajaju elemente iz tač. 1)–8) ovog stava.</p> <p>Železnička mreža uključuje sisteme upravljanja saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, tehnička postrojenja za obradu podataka i telekomunikacije predviđene za daljinski prevoz putnika i robe u cilju bezbednog i usklađenog odvijanja saobraćaja i efikasnog upravljanja saobraćajem.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	---	--	---	--	--

	network and efficient traffic management.					
AI.2	<p>Vehicles For the purposes of this Directive, Union vehicles shall comprise all vehicles likely to travel on all or part of the Union's network:</p> <ul style="list-style-type: none"> — locomotives and passenger rolling stock, including thermal or electric traction units, self-propelling thermal or electric passenger trains, and passenger coaches; — freight wagons, including low-deck vehicles designed for the entire network and vehicles designed to carry lorries; — special vehicles, such as on-track machines. <p>This list of vehicles shall include those which are specially designed to operate on the different types of high-speed lines described in point 1.</p>	<p>5.1.</p> <p>5.1.1.</p> <p>5.1.2.</p> <p>5.1.3.</p> <p>5.2.</p>	<p>U železnička vozila spadaju sva vozila koja saobraćaju na celoj železničkoj mreži ili nekom njenom delu:</p> <p>1) lokomotive i putnička vozna sredstva, uključujući dizel i elektro lokomotive, dizel i elektro motorne vozove sa sopstvenim pogonom i putnička kola;</p> <p>2) teretna kola, uključujući niskopodna kola projektovana za celu mrežu i kola projektovana za prevoz kamiona,</p> <p>3) železnička vozila za posebne namene kao što su pružna vozila, vozila za ispitivanje i održavanje pruga i sl.</p> <p>Železnička vozila obuhvataju i vozila posebno projektovana za saobraćaj na različitim tipovima pruga velikih brzina navedenih u članu 4. ovog zakona.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

AII.1	<p>List of subsystems For the purposes of this Directive, the system constituting the Union rail system may be broken down into the following subsystems, either:</p> <p>(a) structural areas:</p> <p>— infrastructure,</p> <p>— energy,</p> <p>— trackside control-command and signalling,</p> <p>— on-board control-command and signalling,</p>	<p>6.1.</p> <p>6.2.1.</p> <p>6.2.2.</p> <p>6.2.3.</p>	<p>Železničke sisteme čine strukturni i funkcionalni podsistemi.</p> <p>Strukturni podsistemi su:</p> <p>1) infrastruktura – železnički koloseci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) i pripadajuća infrastruktura u službenim mestima (peroni, područja pristupa, uključujući i delove namenjene licima sa smanjenom pokretljivošću i sl.), bezbednosna i zaštitna oprema;</p> <p>2) energija – uređaji namenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i pružnu opremu za merenje potrošnje električne energije;</p> <p>3) kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo – sva oprema postavljena duž železničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;</p> <p>4) kontrola, upravljanje i signalizacija – deo u vozilu – oprema u vozilu koja je potrebna da se osigura bezbednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;</p> <p>5) vozna sredstva – struktura, sistemi kontrole i upravljanja za svu voznu opremu, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za merenje potrošnje električne energije u</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
-------	---	---	--	---	--	--

	<p>— rolling stock; or</p> <p>(b) functional areas: — operation and traffic management,</p>	<p>6.2.4.</p> <p>6.2.5.</p> <p>6.3.</p> <p>6.3.1.</p>	<p>vozilu, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrotno postolje, osovine i sl.) i vešanje, vrata, interfejs čovek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.</p> <p>Funkcionalni podsistemi su: 1) regulisanje i upravljanje saobraćajem – postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, posebno uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju; 2) održavanje – postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih delova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbeđenja interoperabilnosti železničkog sistema i garantovanja zahtevanih performansi; 3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe: (1) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i u toku vožnje, sisteme za rezervaciju i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između železnice i drugih vidova saobraćaja,</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	---	---	--	---	--	--

	<p>— maintenance,</p> <p>— telematics applications for passenger and freight services.</p>	<p>6.3.2.</p> <p>6.3.3.</p> <p>6.3.3.1.</p> <p>6.3.3.2.</p>	<p>(2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
AII.2	<p>Description of the subsystems</p> <p>For each subsystem or part of a subsystem, the list of constituents and aspects relating to interoperability is</p>	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju	

	proposed by the Agency at the time of drawing up the relevant draft TSI. Without prejudging the choice of aspects and constituents relating to interoperability or the order in which they will be made subject to TSIs, the subsystems include the following:					
AII.2.1	<p>Infrastructure</p> <p>The track, points, level crossings, engineering structures (bridges, tunnels, etc.), rail-related elements of stations (including entrances, platforms, zones of access, service venues, toilets and information systems, as well as their accessibility features for persons with disabilities and persons with reduced mobility), safety and protective equipment.</p>	6.2.1.	1) infrastruktura – železnički koloseci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) i pripadajuća infrastruktura u službenim mestima (peroni, područja pristupa, uključujući i delove namenjene licima sa smanjenom pokretljivošću i sl.), bezbednosna i zaštitna oprema;	PU		
AII.2.2	<p>Energy</p> <p>The electrification system, including overhead lines and the trackside electricity consumption measuring and charging system.</p>	6.2.2.	2) energija – uređaji namenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i pružnu opremu za merenje potrošnje električne energije;	PU		

AII.2.3	Trackside control-command and signalling All the trackside equipment required to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network.	6.2.3.	3) kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo – sva oprema postavljena duž železničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;	PU		
AII.2.4	On-board control-command and signalling All the on-board equipment required to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network.	6.2.4.	4) kontrola, upravljanje i signalizacija – deo u vozilu – oprema u vozilu koja je potrebna da se osigura bezbednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;	PU		
AII.2.5	Operation and traffic management The procedures and related equipment permitting coherent operation of the various structural subsystems, during both normal and degraded operation, including in particular train composition and train driving, traffic planning and management. The professional qualifications which may be required for carrying out any type of railway service.	6.3.1.	1) regulisanje i upravljanje saobraćajem – postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, posebno uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;	PU		
AII.2.6	Telematics applications In accordance with Annex I, this subsystem comprises two elements: (a) applications for passenger services, including	6.3.3. 6.3.3.1.	3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe: (1) aplikacije za prevoz putnika,	PU PU		

	<p>systems which provide passengers with information before and during the journey, reservation and payment systems, luggage management and management of connections between trains and with other modes of transport;</p> <p>(b) applications for freight services, including information systems (real-time monitoring of freight and trains), marshalling and allocation systems, reservation, payment and invoicing systems, management of connections with other modes of transport and production of electronic accompanying documents.</p>	6.3.3.2.	<p>uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i u toku vožnje, sisteme za rezervaciju i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između železnice i drugih vidova saobraćaja,</p> <p>(2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.</p>	PU		
AII.2.7	<p>Rolling stock</p> <p>Structural body, command and control system for all train equipment, electric current collection devices, traction and energy conversion units, on-board equipment for electricity consumption measuring and charging, braking, coupling and running gear (bogies, axles, etc.) and suspension, doors, man/machine interfaces (driver, on-board staff and</p>	6.2.5.	<p>5) vozna sredstva – struktura, sistemi kontrole i upravljanja za svu voznu opremu, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za merenje potrošnje električne energije u vozilu, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrotno postolje, osovine i sl.) i vešanje, vrata, interfejs čovek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.</p>	PU		

	passengers, including accessibility features for persons with disabilities and persons with reduced mobility), passive or active safety devices and requisites for the health of passengers and on-board staff.					
AII.2.8	Maintenance The procedures, associated equipment, logistics centres for maintenance work and reserves providing the mandatory corrective and preventive maintenance to ensure the interoperability of the Union rail system and guarantee the performance required.	6.3.2.	2) održavanje – postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih delova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbeđenja interoperabilnosti železničkog sistema i garantovanja zahtevanih performansi;	PU		
AIII.1 AIII.1.1	General requirements Safety The design, construction or assembly, maintenance and monitoring of safety-critical components, and more particularly of the components involved in train movements, must be such as to guarantee safety at the level corresponding to the aims laid down for the network, including those for specific	8.2. 8.2.1. 8.2.1.1.	Opšti zahtevi koje mora da ispuni železnički sistem su: 1) bezbednost: (1) projektovanje, gradnja ili sklapanje, održavanje i praćenje komponenti bitnih za bezbednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, moraju da osiguraju bezbednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući one za otežane situacije,	PU PU PU		

	<p>degraded situations.</p> <p>The parameters involved in the wheel/rail contact must meet the stability requirements needed in order to guarantee safe movement at the maximum authorised speed. The parameters of brake equipment must guarantee that it is possible to stop within a given brake distance at the maximum authorised speed.</p> <p>The components used must withstand any normal or exceptional stresses that have been specified during their period in service. The safety repercussions of any accidental failures must be limited by appropriate means.</p> <p>The design of fixed installations and rolling stock and the choice of the materials used must be aimed at limiting the generation, propagation and effects of fire and smoke in the event of a fire.</p> <p>Any devices intended to be handled by users must be designed in such a way as not to impair the safe operation of the devices or the health and</p>	<p>8.2.1.2.</p> <p>8.2.1.3.</p> <p>8.2.1.4.</p>	<p>(2) parametri vezani za kontakt točak/šina moraju ispunjavati zahteve stabilnosti koji obezbeđuju bezbedno kretanje najvećom dozvoljenom brzinom, a parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dozvoljenoj brzini,</p> <p>(3) korišćene komponente moraju tokom veka upotrebe izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja; pogodnim sredstvima mora da se obezbedi da se posledice nepredviđenih otkaza održe u određenim granicama,</p> <p>(4) projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor korišćenih materijala moraju da budu takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i dejstva vatre i dima,</p> <p>(5) svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora da bude tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predvidiv način, čak iako ne u skladu sa datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	---	--	-------------------------------	--	--

AIII.1.2	<p>safety of users if used in a foreseeable manner, albeit not in accordance with the posted instructions.</p> <p>Reliability and availability</p> <p>The monitoring and maintenance of fixed or movable components that are involved in train movements must be organised, carried out and quantified in such a manner as to maintain their operation under the intended conditions.</p>	8.2.1.5.	<p>zdravlje i bezbednost lica koja njime rukuju;</p> <p>2) pouzdanost i dostupnost – praćenje i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovani, izvedeni i kvantifikovani tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;</p>	PU		
			8.2.2.		PU	
AIII.1.3	<p>Health</p> <p>Materials likely, by virtue of the way they are used, to constitute a health hazard to</p>	8.2.3.	3) zdravlje – materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su sa njima u dodiru, ne mogu da se koriste u vozovima i na železničkoj infrastrukturi	PU		

	<p>those having access to them must not be used in trains and railway infrastructures.</p> <p>Those materials must be selected, deployed and used in such a way as to restrict the emission of harmful and dangerous fumes or gases, particularly in the event of fire.</p>		(u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, obrade i koriste tako da se ograniči emitovanje štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;			
AIII.1.4.	<p>Environmental protection</p> <p>The environmental impact of establishment and operation of the rail system must be assessed and taken into account at the design stage of the system in accordance with Union law.</p> <p>The materials used in the trains and infrastructures must prevent the emission of fumes or gases which are harmful and dangerous to the environment, particularly in the event of fire.</p> <p>The rolling stock and energy-supply systems must be designed and manufactured in such a way as to be electromagnetically</p>	<p>8.2.4.</p> <p>8.2.4.1.</p> <p>8.2.4.2.</p>	<p>4) zaštita životne sredine:</p> <p>(1) uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija železničkog sistema imaju na životnu sredinu mora se proceniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu sa propisima kojima se uređuje procena uticaja na životnu sredinu,</p> <p>(2) materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spreče emitovanje dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara,</p> <p>(3) vozna sredstva i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni tako da se postigne elektromagnetna kompatibilnost sa</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

	<p>compatible with the installations, equipment and public or private networks with which they might interfere.</p> <p>The design and operation of the rail system must not lead to an inadmissible level of noise generated by it:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in areas close to railway infrastructure, as defined in point (3) of Article 3 of Directive 2012/34/EU, and — in the driver's cab. <p>Operation of the rail system must not give rise to an inadmissible level of ground vibrations for the activities and areas close to the infrastructure and in a normal state of maintenance.</p>	<p>8.2.4.3.</p> <p>8.2.4.4.</p> <p>8.2.4.5.</p>	<p>postrojenjima, i uređajima javnih i privatnih mreža koje bi mogli da ometaju,</p> <p>(4) projektovanje i eksploatacija železničkog sistema ne smeju dovesti do nedozvoljenog nivoa buke u područjima u blizini železničke infrastrukture niti u upravljačnici vučnog vozila,</p> <p>(5) eksploatacija železničkog sistema ne sme da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture koje se održava u skladu sa propisima;</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
AIII.1.5	<p>Technical compatibility</p> <p>The technical characteristics of the infrastructure and fixed installations must be</p>	8.2.5.	5) tehnička usklađenost – tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno, kao i sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom	PU		

	<p>compatible with each other and with those of the trains to be used on the rail system. This requirement includes the safe integration of the vehicle's subsystem with the infrastructure.</p> <p>If compliance with these characteristics proves difficult on certain sections of the network, temporary solutions, which ensure compatibility in the future, may be implemented.</p>		<p>sistemu, što uključuje i bezbednu integraciju podsistema koji čine vozilo sa infrastrukturom.</p> <p>Ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu na određenim delovima mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rešenja kojima se obezbeđuje ta usklađenost u nekom budućem periodu;</p>	PU		
AIII.1.6	<p>Accessibility</p> <p>The 'infrastructure' and 'rolling stock' subsystems must be accessible to persons with disabilities and persons with reduced mobility in order to ensure access on an equal basis with others by way of the prevention or removal of barriers, and by way of other appropriate measures. This shall include the design, construction, renewal, upgrade, maintenance and operation of the relevant parts of the subsystems to which the public has access.</p>	8.2.6.	<p>6) pristupačnost</p> <p>– podsystemi infrastrukture i voznih sredstava moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u cilju obezbeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primenom odgovarajućih mera.</p> <p>Ovo uključuje projektovanje, izgradnju, obnovu, unapređenje, održavanje i eksploataciju predmetnih delova podsistema koji su pristupačni javnosti.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		

	The 'operations' and 'telematics applications for passengers' subsystems must provide for the necessary functionality required to facilitate access for persons with disabilities and persons with reduced mobility on an equal basis with others by way of the prevention or removal of barriers, and by way of other appropriate measures.		Podsistem regulisanja i upravljanja saobraćajem i podsistem telematskih aplikacija za prevoz putnika moraju da predvide neophodnu funkcionalnost potrebnu da olakšaju pristup osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja i uklanjanjem, kao i primenom odgovarajućih mera.	PU		
AIII.2	Requirements specific to each subsystem	8.3.	Posebni zahtevi za pojedine podsisteme su:	PU		
AIII.2.1	Infrastructure	8.3.1.	1) infrastruktura:	PU		
AIII.2.1.1	Safety	8.3.1.1.	(1) bezbednost:	PU		
	Appropriate steps must be taken to prevent access to, or undesirable intrusions into, installations.		– moraju da se preduzmu odgovarajuće mere da se spreči neovlašćeni pristup ili neželjeni upadi u postrojenja,	PU		
	Steps must be taken to limit the dangers to which persons are exposed, particularly when trains pass through stations.		– potrebno je da se preduzmu mere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz službena mesta,	PU		
	Infrastructure to which the public has access must be designed and made in such a way as to limit any human safety hazards (stability, fire,		– infrastruktura koja je dostupna javnosti mora da bude projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik po bezbednost ljudi (stabilnost, požar,	PU		

AIII.2.1.2	<p>access, evacuation, platforms, etc.).</p> <p>Appropriate provisions must be laid down to take account of the particular safety conditions in very long tunnels and viaducts.</p> <p>Accessibility</p> <p>Infrastructure subsystems to which the public has access must be accessible for persons with disabilities and persons with reduced mobility in accordance with point 1.6.</p>	8.3.1.2.	<p>pristup, evakuacija, peroni i sl.),</p> <p>– moraju se doneti odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim tunelima i na vijaduktima;</p> <p>(2) pristupačnost – delovi podsistema infrastruktura koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću;</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		
AIII.2.2 AIII.2.2.1 AIII.2.2.2	<p>Energy</p> <p>Safety</p> <p>Operation of the energy-supply systems must not impair the safety either of trains or of persons (users, operating staff, trackside dwellers and third parties).</p> <p>Environmental protection</p> <p>The functioning of the electrical or thermal energy-supply systems must not</p>	8.3.2. 8.3.2.1. 8.3.2.2.	<p>2) energija:</p> <p>(1) bezbednost – eksploatacija sistema za snabdevanje energijom ne sme da ugrozi bezbednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz železničku prugu i trećih lica),</p> <p>(2) zaštita životne sredine – rad sistema za snabdevanje električnom ili toplotnom energijom ne može da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica,</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

AIII.2.2.3	<p>interfere with the environment beyond the specified limits.</p> <p>Technical compatibility</p> <p>The electricity/thermal energy-supply systems used must:</p> <ul style="list-style-type: none"> — enable trains to achieve the specified performance levels, — in the case of electricity energy-supply systems, be compatible with the collection devices fitted to the trains. 	8.3.2.3.	<p>(3) tehnička usklađenost – sistemi za snabdevanje električnom/toplotnom energijom moraju da budu takvi da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi a sistemi za snabdevanje električnom energijom moraju da budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;</p>	PU		
AIII.2.3 AIII.2.3.1	<p>Control-command and signalling</p> <p>Safety</p> <p>The control-command and signalling installations and procedures used must enable trains to travel with a level of safety which corresponds to the objectives set for the network. The control-command and signalling systems must continue to provide for safe passage of trains permitted to run under degraded conditions.</p> <p>Technical compatibility</p>	8.3.3. 8.3.3.1.	<p>3) kontrola, upravljanje i signalizacija:</p> <p>(1) bezbednost:</p> <ul style="list-style-type: none"> – postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu, – sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozova i u otežanim uslovima; <p>(2) tehnička usklađenost:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nova infrastruktura i nova vozila koja 	PU PU PU PU		

AIII.2.3.2	<p>All new infrastructure and all new rolling stock manufactured or developed after adoption of compatible control-command and signalling systems must be tailored to the use of those systems.</p> <p>The control-command and signalling equipment installed in the train drivers' cabs must permit normal operation, under the specified conditions, throughout the rail system.</p>	8.3.3.2.	<p>se izgrade ili razviju posle usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema,</p> <p>– uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju da omoguće redovan rad u okviru zadatih uslova u celom železničkom sistemu;</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		
<p>AIII.2.4</p> <p>AIII.2.4.1</p>	<p>Rolling stock</p> <p>Safety</p> <p>The rolling-stock structures and those of the links between vehicles must be designed in such a way as to protect the passenger and driving compartments in the event of collision or derailment.</p> <p>The electrical equipment must not impair the safety and functioning of the control-command and signalling installations.</p> <p>The braking techniques and</p>	<p>8.3.4.</p> <p>8.3.4.1.</p>	<p>4) vozna sredstva:</p> <p>(1) bezbednost:</p> <p>– struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,</p> <p>– električna oprema ne sme da ugrozi bezbednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

	<p>the stresses exerted must be compatible with the design of the tracks, engineering structures and signalling systems.</p> <p>Steps must be taken to prevent access to electrically-live constituents in order not to endanger the safety of persons.</p> <p>In the event of danger, devices must enable passengers to inform the driver and accompanying staff to contact them.</p> <p>The safety of passengers boarding and alighting from trains must be ensured. The access doors must incorporate an opening and closing system which guarantees passenger safety.</p> <p>Emergency exits must be provided and indicated.</p> <p>Appropriate provisions must be laid down to take account of the particular safety conditions in very long tunnels.</p> <p>An emergency lighting system</p>		<ul style="list-style-type: none"> – tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom železničke pruge, objekata na pruži i signalnih sistema, – potrebno je da se preduzmu mere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom, – u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obaveste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim, – mora se osigurati bezbednost putnika koji ulaze ili izlaze iz voza a sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbednost putnika, – moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti, – moraju se doneti odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim tunelima, – obavezno se ugrađuje sistem osvetljenja u slučaju opasnosti dovoljne snage i kapaciteta, 	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	--	--	---	--	--

AIII.2.4.2	<p>having a sufficient intensity and duration is an absolute requirement on board trains.</p> <p>Trains must be equipped with a public address system which provides a means of communication to the public from on-board staff.</p> <p>Passengers must be given easily understandable and comprehensive information about rules applicable to them both in railway stations and in trains.</p> <p>Reliability and availability</p> <p>The design of the vital equipment and the running, traction and braking equipment as well as the control- command system must, in a specific degraded situation, be such as to enable the train to continue without adverse consequences for the equipment remaining in service.</p> <p>Technical compatibility</p> <p>The electrical equipment must be compatible with the operation of the control-</p>	8.3.4.2.	<p>– vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima;</p> <p>– putnicima se daju lako razumljive i sveobuhvatne informacije o pravilima koja se na njih primenjuju, kako u stanicama tako i u vozovima;</p> <p>(2) pouzdanost i dostupnost</p> <p>– vitalna oprema vozila, trčeći, vučni i kočioni uređaj, kao i kontrolno-upravljački sistem moraju da budu projektovani tako da u specifičnim otežanim situacijama omogući vozu nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja će se i dalje koristiti;</p> <p>(3) tehnička usklađenost:</p> <p>– električna oprema mora da bude usklađena sa radom postrojenja za</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
------------	--	----------	--	---	--	--

<p>AIII.2.4.3</p>	<p>command and signalling installations.</p> <p>In the case of electric traction, the characteristics of the current-collection devices must be such as to enable trains to travel under the energy-supply systems for the rail system.</p> <p>The characteristics of the rolling stock must be such as to allow it to travel on any line on which it is expected to operate, taking account of relevant climatic conditions.</p> <p>Controls</p> <p>Trains must be equipped with a recording device. The data collected by that device and the processing of the information must be harmonised.</p> <p>Accessibility</p> <p>Rolling-stock subsystems to which the public has access must be accessible for persons with disabilities and persons with reduced mobility in accordance with point 1.6.</p>	<p>8.3.4.3.</p>	<p>kontrolu, upravljanje i signalizaciju,</p> <p>– kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje struje moraju da omogućavaju vozovima kretanje po železničkom sistemu sa odgovarajućim sistemom napajanja električnom energijom,</p> <p>– karakteristike voznih sredstava moraju da budu takve da omoguće kretanje na svim predviđenim železničkim prugama, uzimajući u obzir klimatske uslove;</p> <p>(4) nadzor</p> <p>– vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija. Podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu usklađeni;</p> <p>(5) pristupačnost</p> <p>– delovi podsistema voznih sredstava koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću;</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
-------------------	--	-----------------	--	---	--	--

AIII.2.4.4		8.3.4.4.		PU PU		
AIII.2.4.5		8.3.4.5.				
AIII.2.5	Maintenance	8.3.5.	5) održavanje:	PU		
AIII.2.5.1	Health and safety The technical installations and the procedures used in the centres must ensure the safe operation of the subsystem and not constitute a danger to health and safety.	8.3.5.1.	(1) zdravlje i bezbednost – rad tehničkih postrojenja i postupci na mestima gde se obavlja održavanje moraju da omoguće bezbedan rad podсистема i ne smeju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbednost lica,	PU		
AIII.2.5.2	Environmental protection The technical installations and the procedures used in the maintenance centres must not exceed the permissible levels	8.3.5.2.	(2) zaštita životne sredine – rad tehničkih postrojenja i postupci na mestima gde se obavlja održavanje ne smeju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,	PU		

AIII.2.5.3	<p>of nuisance with regard to the surrounding environment.</p> <p>Technical compatibility</p> <p>The maintenance installations for rolling stock must be such as to enable safety, health and comfort operations to be carried out on all stock for which they have been designed.</p>	8.3.5.3.	<p>(3) tehnička usklađenost – postrojenja za održavanje voznih sredstava moraju da omoguće izvođenje radova na bezbedan, neškodljiv i nesmetan način na svim voznim sredstvima za koja su projektovana;</p>	PU		
<p>AIII.2.6</p> <p>AIII.2.6.1</p>	<p>Operation and traffic management</p> <p>Safety</p> <p>Alignment of the network operating rules and the qualifications of drivers and on-board staff and of the staff in the control centres must be such as to ensure safe operation, bearing in mind the different requirements of cross- border and domestic services.</p> <p>The maintenance operations and intervals, the training and qualifications of the maintenance and control centre staff and the quality assurance system set up by the</p>	<p>8.3.6.</p> <p>8.3.6.1.</p>	<p>6) regulisanje i upravljanje saobraćajem:</p> <p>(1) bezbednost:</p> <ul style="list-style-type: none"> – usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora da bude takva da omogućava bezbedan rad, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza, – radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da 	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

<p>AIII.2.6.2</p>	<p>operators concerned in the control and maintenance centres must be such as to ensure a high level of safety.</p> <p>Reliability and availability</p> <p>The maintenance operations and periods, the training and qualifications of the maintenance and control centre staff and the quality assurance system set up by the operators concerned in the control and maintenance centres must be such as to ensure a high level of system reliability and availability.</p> <p>Technical compatibility</p> <p>Alignment of the network operating rules and the qualifications of drivers, on-board staff and traffic managers must be such as to ensure operating efficiency on the rail system, bearing in mind the different requirements of cross-border and domestic services.</p>	<p>8.3.6.2.</p>	<p>osiguravaju visok nivo bezbednosti,</p> <p>(2) pouzdanost i dostupnost – radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da omogućuju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema,</p> <p>(3) tehnička usklađenost – usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasan rad u železničkom sistemu, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,</p>	<p>PU</p>		
<p>AIII.2.6.3</p>	<p>Accessibility</p> <p>Appropriate steps must be taken to ensure that operating</p>	<p>8.3.6.3.</p>	<p>(4) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere kako bi se operativnim propisima predvidelo obezbeđivanje pristupa osobama sa</p>	<p>PU</p>		

AIII.2.6.4	rules provide for the necessary functionality required to ensure accessibility for persons with disabilities and persons with reduced mobility.	8.3.6.4.	invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću;	PU		
AIII.2.7 AIII.2.7.1	<p>Telematics applications for freight and passengers</p> <p>Technical compatibility</p> <p>The essential requirements for telematics applications guarantee a minimum quality of service for passengers and carriers of goods, particularly in terms of technical compatibility.</p> <p>Steps must be taken to ensure: — that the databases, software and data communication protocols are developed in a manner allowing maximum data interchange between different applications and operators, excluding confidential commercial data, — easy access to the information for users.</p>	8.3.7. 8.3.7.1.	<p>7) telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:</p> <p>(1) tehnička usklađenost – osnovni zahtevi za telematske aplikacije osiguravaju minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, posebno u smislu tehničke usklađenosti.</p> <p>Kod tih aplikacija potrebno je da se obezbedi: – da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom poverljivih poslovnih informacija,</p>	PU PU PU		

	<p>Reliability and availability</p> <p>The methods of use, management, updating and maintenance of these databases, software and data communication protocols must guarantee the efficiency of these systems and the quality of the service.</p>	8.3.7.2.	<p>– da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama,</p> <p>(2) pouzdanost i dostupnost – metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da obezbede njihovu efikasnost i kvalitet usluga,</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		
AIII.2.7.2	<p>Health</p> <p>The interfaces between these systems and users must comply with the minimum rules on ergonomics and health protection.</p>		<p>(3) zdravlje – interfejsi između korisnika i sistema moraju da budu u skladu sa minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite,</p>			
AIII.2.7.3	<p>Safety</p> <p>Suitable levels of integrity and dependability must be provided for the storage or transmission of safety-related information.</p>	8.3.7.3.	<p>(4) bezbednost – za memorisanje ili prenos relevantnih informacija u vezi sa bezbednošću moraju da se obezbede odgovarajući nivoi integriteta i pouzdanosti,</p>	<p>PU</p>		
AIII.2.7.4	<p>Accessibility</p> <p>Appropriate steps must be taken to ensure that telematics applications for passenger subsystems provide for the necessary functionality</p>	8.3.7.4.	<p>(5) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere da telematske aplikacije za usluge u prevozu putnika obezbeđuju potrebnu funkcionalnost tako da budu pristupačne osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom</p>	<p>PU</p>		

AIII.2.7.5	required to ensure accessibility for persons with disabilities and persons with reduced mobility.	8.3.7.5.	pokretljivošću.	PU		
AIV.1	GENERAL PRINCIPLES “EC” verification’ means a procedure carried out by the applicant within the meaning of Article 15 to demonstrate that the requirements of the relevant Union law and any relevant national rules relating to a subsystem have been fulfilled and the subsystem may be authorised to be placed in service.	19.1. 20.1. 20.4. 24.2.1.	Verifikacija podsistema je postupak u kome prijavljeno telo proverava i potvrđuje da podsystem ispunjava osnovne zahteve i da je u skladu sa TSI-jima. Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela po postupku propisanom članom 19. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela, kojim potvrđuje da je podsystem ili njegov deo usaglašen sa nacionalnim propisima. Podnosilac zahteva sastavlja deklaraciju o verifikaciji podsistema pošto prijavljeno telo izda sertifikat o verifikaciji. Uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje stabilnih podsistema prilaže se dokumentacija koja uključuje dokumentovane dokaze o: 1) deklaracijama o verifikaciji iz člana 19. odnosno člana 20. ovog zakona;	PU PU PU PU		

		24.2.1.1.		PU		
AIV.2	<p>CERTIFICATE OF VERIFICATION ISSUED BY A NOTIFIED BODY</p> <p>2.1. Introduction</p> <p>For the purpose of this Directive, the verification by reference to TSIs is the procedure whereby a notified body checks and certifies that the subsystem complies with the relevant technical specifications for interoperability (TSI). This is without prejudice to the obligations of the applicant to comply with the other applicable legal acts of the Union and any verifications by the assessment bodies required by the other rules.</p> <p>2.2. Intermediate statement of verification (ISV)</p> <p>2.2.1 Principles</p> <p>At the request of the applicant</p>	<p>19.1.</p> <p>19.3.</p>	<p>Verifikacija podsistema je postupak u kome prijavljeno telo proverava i potvrđuje izdavanjem sertifikata o verifikaciji da podsystem ispunjava osnovne zahteve i da je u skladu sa TSIsima.</p> <p>Odredba stava 1. ovog člana ne dovodi u pitanje obavezu podnosioca zahteva da ispuni i uslove propisane drugim propisima i izvrši verifikacije koje zahtevaju drugi propisi.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

	<p>the verifications may be done for parts of a subsystem or may be limited to certain stages of the verification procedure. In these cases, the results of verification may be documented in an 'intermediate statement of verification' (ISV) issued by the notified body chosen by the applicant. The ISV must provide reference to the TSIs with which the conformity has been assessed.</p> <p>2.2.2 Parts of the subsystem</p> <p>The applicant may apply for an ISV for any part into which he decides to split the subsystem. Each part shall be checked at each stage as set out in point 2.2.3.</p>	19.17.	<p>Ako podnosilac zahteva to traži, verifikacije se mogu sprovesti za delove podsistema ili mogu biti ograničene na određene faze postupka verifikacije (projektovanje, uključujući tipska ispitivanja, odnosno izgradnju ili proizvodnju), kako celog podsistema tako i njegovih delova, pri čemu se rezultati verifikacije dokumentuju u prelaznoj izjavi o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV).</p> <p>PIV sadrži upućivanje na TSI-jeve u odnosu na koje je usaglašenost ocenjena.</p>	PU		
	2.2.3 Stages of the verification procedure	19.18.	<p>Podnosilac zahteva može podneti zahtev za PIV za bilo koji od delova na koje odluči podeliti podsistem. Svaki deo podsistema proverava se u svakoj fazi navedenoj u stavu 6. ovog člana.</p>	PU		
	The subsystem, or certain	19.19.		PU		
		19.6.	Prijavljeno telo proverava podsistem, ili	PU		

	<p>parts of the subsystem, shall be checked at each of the following stages:</p> <p>(a) overall design;</p> <p>(b) production: construction, including, in particular, civil-engineering activities, manufacturing, constituent assembly and overall adjustment;</p> <p>(c) final testing.</p> <p>The applicant may apply for an ISV for the design stage (including the type tests) and for the production stage for the whole subsystem or for any part into which the applicant decided to split it (see point 2.2.2).</p> <p>2.3. Certificate of verification</p> <p>2.3.1. The notified bodies responsible for the verification</p>	<p>19.6.1</p> <p>19.6.2.</p> <p>19.6.3.</p> <p>19.17.</p>	<p>određene delove podsistema, u svakoj od sledećih faza:</p> <p>1) projektovanje;</p> <p>2) izgradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnja, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsistema;</p> <p>3) konačno ispitivanje podsistema i njegovo prihvatanje pre puštanja u rad.</p> <p>Ako podnosilac zahteva to traži, verifikacije se mogu sprovesti za delove podsistema ili mogu biti ograničene na određene faze postupka verifikacije (projektovanje, uključujući tipska ispitivanja, odnosno izgradnju ili proizvodnju), kako celog podsistema tako i njegovih delova, pri čemu se rezultati verifikacije dokumentuju u prelaznoj izjavi o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV).</p> <p>Verifikacija podsistema je postupak u kome prijavljeno telo proverava i potvrđuje izdavanjem sertifikata o verifikaciji da podsistem ispunjava osnovne zahteve i da je u skladu sa TSI-jima.</p> <p>Sertifikat o verifikaciji sadrži upućivanje</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	---	--	---	--	--

	<p>assess the design, production and final testing of the subsystem and draw up the certificate of verification intended for the applicant who in turn draws up the 'EC' declaration of verification. The certificate of verification must provide reference to the TSIs with which the conformity has been assessed.</p> <p>Where a subsystem has not been assessed for its conformity with all relevant TSI(s) (e.g. in the case of a derogation, partial application of TSIs for upgrade or renewal, transitional period in a TSI or specific case), the certificate of verification shall give the precise reference to the TSI(s) or their parts whose conformity has not been examined by the notified body during the verification procedure.</p>	<p>19.1.</p> <p>19.2.</p> <p>19.9.</p> <p>19.4.</p>	<p>na TSI-jeve u odnosu na koje je usaglašenost ocenjena.</p> <p>Podnosilac zahteva sastavlja deklaraciju o verifikaciji podsistema pošto prijavljeno telo izda sertifikat o verifikaciji.</p> <p>Kada nije ocenjena usaglašenost podsistema sa svim relevantnim TSI-jevima (npr. u slučaju odstupanja, delimične primene TSI-jeva kod unapređenja ili obnove, prelaznog razdoblja u TSI-ju ili u specifičnom slučaju), u sertifikatu o verifikaciji navodi se precizno upućivanje na TSI-jeve ili njihove delove čiju usaglašenost prijavljeno telo nije ispitalo u toku postupka verifikacije.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		
--	--	---	--	---	--	--

	<p>2.3.2. Where ISV have been issued, the notified body responsible for the verification of the subsystem takes these ISV into account, and, before issuing its certificate of verification:</p> <p>(a) verifies that the ISV cover correctly the relevant requirements of the TSI(s);</p> <p>(b) checks all aspects that are not covered by the ISV; and</p> <p>(c) checks the final testing of the subsystem as a whole.</p> <p>2.3.3. In the case of a modification to a subsystem already covered by a certificate of verification, the notified body shall perform only those examinations and tests that are relevant and necessary, i.e. assessment shall relate only to the parts of the subsystem that are changed and their interfaces to the unchanged parts of the subsystem.</p> <p>2.3.4 Each notified body involved in the verification of</p>	<p>19.21.</p> <p>19.21.1.</p> <p>19.21.2.</p> <p>19.21.3.</p> <p>19.14.</p>	<p>Kada je izdat PIV, prijavljeno telo odgovorno za verifikaciju podsistema uzima u obzir PIV i, pre izdavanja sertifikata o verifikaciji:</p> <p>1) proverava da li PIV ispravno pokriva relevantne zahteve TSI-ja;</p> <p>2) proverava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni PIV-om;</p> <p>3) proverava konačno ispitivanje podsistema kao celine.</p> <p>U slučaju modifikacije podsistema obuhvaćenog sertifikatom o verifikaciji, prijavljeno tijelo sprovodi samo ona ispitivanja i testiranja koja su relevantna i nužna, odnosno ocena se odnosi samo na delove podsistema koji su promenjeni i njihove interfejse prema nepromenjenim delovima podsistema.</p> <p>Svako prijavljeno telo koje učestvuje u verifikaciji podsistema sastavlja</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

	a subsystem shall draw up a file in accordance with Article 15 (4) covering the scope of its activities.	19.8.	dokumentaciju koja obuhvata obim njegovih aktivnosti.	PU		
	2.4. Technical file accompanying the 'EC' declaration of verification. The technical file accompanying the 'EC' declaration of verification shall be assembled by the applicant and must contain the following: (a) technical characteristics linked to the design including general and detailed drawings with respect to execution, electrical and hydraulic diagrams, control-circuit diagrams, description of data-processing and automatic systems to the level of detail sufficient for documenting the verification of conformity carried out, documentation on operation and maintenance, etc., relevant for the subsystem concerned;	19.10.	Podnosilac zahteva dužan je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema. Tehnička dokumentacija iz stava 10. ovog člana sadrži podatke vezane za karakteristike podsistema, za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa opsluživanjem, praćenjem, podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sva dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.	PU		
		19.11.		PU		
		19.26.	Direkcija propisuje postupak i module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema, sadržinu i obrazac sertifikata o verifikaciji podsistema, sadržinu i	PU	Ovim podzakonskim	

	<p>(b) a list of interoperability constituents, referred to in point (d) of Article 4(3), incorporated into the subsystem;</p>		<p>obrazac deklaracije o verifikaciji podsistema, sadržinu i obrazac deklaracije o verifikaciji izmenjenog dela podsistema puštenog u rad bez deklaracije o verifikaciji i sadržinu i obrazac prelazne izjave o verifikaciji.</p>		<p>aktom obuhvatiće se sve odredbe tačke 2.4. Aneksa IV Direktive.</p>	
	<p>(c) the files referred to in Article 15(4), compiled by each of the notified bodies involved in the verification of the subsystem, which shall include:</p> <ul style="list-style-type: none"> — copies of the ‘EC’ declarations of verification and, where applicable, ‘EC’ declarations of suitability for use established for interoperability constituents referred to in point (d) of Article 4(3) and accompanied, where appropriate, by the corresponding calculation notes and a copy of the records of the tests and examinations carried out by the notified bodies on the basis of the common technical specifications, — where available, the ISV that accompany the certificate of verification, including the result of verification by the 					

	<p>notified body of the ISV validity,</p> <p>— the certificate of verification, accompanied by corresponding calculation notes and signed by the notified body responsible for the verification, stating that the subsystem complies with the requirements of the relevant TSI(s) and mentioning any reservations recorded during performance of the activities and not withdrawn; the certificate of verification should also be accompanied by the inspection and audit reports drawn up by the same body in connection with its task, as specified in points 2.5.2 and 2.5.3;</p>					
	<p>(d) certificates of verification issued in accordance with other legal acts of the Union;</p> <p>(e) when verification of safe integration is required pursuant to in point (c) of Article 18(4) and in point (c) of Article 21(3), the relevant technical file shall include the assessors' report(s) on the CSMs on risk assessment</p>					

	referred to in Article 6(3) of Directive 2004/49/EC (1).					
	<p>2.5. Surveillance by notified bodies.</p> <p>2.5.1. The notified body responsible for checking production must have permanent access to building sites, production workshops, storage areas and, where appropriate, prefabrication or testing facilities and, more generally, to all premises which it considers necessary for its task. The notified body must receive from the applicant all the documents needed for that purpose and, in particular, the implementation plans and technical documentation concerning the subsystem.</p> <p>2.5.2. The notified body responsible for checking implementation must periodically carry out audits in order to confirm compliance with the relevant TSI(s). It must provide those responsible for implementation with an audit</p>	<p>19.23.</p> <p>19.24.</p>	<p>Prijavljeno telo odgovorno za proveru proizvodnje ima pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima. Prijavljenom telu se u tu svrhu mora dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem.</p> <p>Prijavljeno telo odgovorno za proveru implementacije je dužno da vrši periodične provere da bi potvrdilo usaglašenost sa tehničkom dokumentacijom iz stava 6. ovog člana.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		

	report. Its presence may be required at certain stages of the building operations.		Prijavljeno telo izdaje proizvođaču ili naručiocu izveštaj o izvršenoj proveri. Prisustvo prijavljenog tela se može zahtevati u pojedinim fazama izgradnje.			
	<p>2.5.3. In addition, the notified body may pay unexpected visits to the worksite or to the production workshops. At the time of such visits the notified body may conduct complete or partial audits. It must provide those responsible for implementation with an inspection report and, if appropriate, an audit report.</p> <p>2.5.4. The notified body shall be able to monitor a subsystem on which an interoperability constituent is mounted in order to assess, where required by the corresponding TSI, its suitability for use in its intended railway environment.</p>	<p>19.25.</p> <p>14.5.</p>	<p>Prijavljeno telo može obaviti nenajavljene posete mestima izvođenja radova ili proizvodnim pogonima. U toku tih poseta prijavljeno telo može izvoditi potpune ili delimične provere. Odgovornima za implementaciju, prijavljeno telo dostavlja izveštaj o pregledu, ili, kad je potrebno, izveštaj o proveri.</p> <p>Radi ocene pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti prijavljenom telu mora da se omogući praćenje podсистема u koji je činilac interoperabilnosti ugrađen.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p>		
	<p>2.6. Submission</p> <p>A copy of the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification must be kept by the applicant) throughout the service life of the subsystem. It must be sent to any Member State or the</p>	19.13.	Podnosilac zahteva mora čuvati kopiju tehničke dokumentacije koja se prilaže deklaraciji o verifikaciji tokom celog radnog veka podсистема, koja se na zahtev mora poslati nadležnim telima drugih država i Agenciji.			

	<p>Agency, upon request. The documentation submitted for an application for an authorisation for placing in service shall be submitted to the authority where the authorisation is sought.</p> <p>The national safety authority or the Agency may request that part(s) of the documents submitted together with the authorisation is/are translated into its own language.</p>	-	-	NP	Direkcija je organ državne uprave i svi zahtevi i prateća dokumentacija upućeni njoj moraju biti na srpskom jeziku	
	<p>2.7. Publication</p> <p>Each notified body must periodically publish relevant information concerning:</p> <p>(a) requests for verification and ISV received;</p> <p>(b) request for assessment of conformity and suitability for use of ICs; (c) ISV issued or refused;</p> <p>(d) certificates of verification and 'EC' certificates for suitability for use issued or refused;</p> <p>(e) certificates of verification</p>	<p>19.27.</p> <p>19.27.1.</p> <p>19.27.2.</p> <p>19.27.3.</p> <p>19.27.4.</p>	<p>Prijavljeno telo mora periodično da objavljuje informacije o:</p> <p>1) primljenim zahtevima za verifikaciju podсистema i njihovih delova i zahteva za izdavanje PIV;</p> <p>2) zahtevima za ocenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti;</p> <p>3) odobrenim ili odbijenim zahtevima za izdavanje PIV;</p> <p>4) odobrenim ili odbijenim zahtevima za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu;</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>		

	issued or refused.	19.27.5	5) odobrenim ili odbijenim zahtevima za izdavanje sertifikata o verifikaciji podsistema.	PU PU		
	2.8. Language The files and correspondence relating to the 'EC' verification procedure must be written in a Union official language of the Member State in which the applicant is established or in a Union official language accepted by the applicant	-	-	NP	Sva dokumentacija i korespodencija koja se upućuje Direkciji mora biti na srpskom jeziku.	
	3. CERTIFICATE OF VERIFICATION ISSUED BY A DESIGNATED BODY 3.1. Introduction In the case where national rules apply, the verification shall include a procedure whereby the body designated pursuant to Article 15(8), (the designated body) checks and certifies that the subsystem complies with the national	20.1.	Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela po postupku propisanom članom 19. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela, kojim potvrđuje da je podsistem ili njegov deo usaglašen sa nacionalnim propisima.	PU		

	rules notified in accordance with Article 14 for each Member State in which the subsystem is intended to be authorised to be placed in service.						
	<p>3.2. Certificate of verification</p> <p>The designated body draws up the certificate of verification intended for the applicant.</p> <p>The certificate shall contain a precise reference to the national rule(s) whose conformity has been examined by the designated body in the verification process.</p> <p>In the case of national rules related to the subsystems composing a vehicle, the designated body shall divide the certificate into two parts, one part including the references to those national rules strictly related to the technical compatibility between the vehicle and the network concerned, and the other part for all other national rules.</p>	<p>20.4.</p> <p>20.2.</p> <p>20.3.</p> <p>20.3.1.</p>	<p>Podnosilac zahteva sastavlja deklaraciju o verifikaciji podsistema pošto prijavljeno telo izda sertifikat o verifikaciji.</p> <p>Sertifikat iz stava 1. ovog člana sadrži precizno upućivanje na nacionalne propise u odnosu na koje je usaglašenost ocenjena.</p> <p>U slučaju nacionalnih propisa koji se odnose na podsisteme koji čine železničko vozilo imenovano telo podeliće sertifikat na dva dela: 1) deo koji sadrži upućivanje na nacionalne propise koji se isključivo odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže i 2) deo koji se odnosi na sve ostale nacionalne propise.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p> <p>PU</p>			

		20.2.2.		PU		
	<p>3.3. File</p> <p>The file compiled by the designated body and accompanying the certificate of verification in the case of national rules must be included in the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification referred to in point 2.4 and shall contain the technical data relevant for the assessment of the conformity of the subsystem with those national rules.</p>	20.5.	<p>Dokumentacija koju je sastavilo imenovano telo, a koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji u slučaju nacionalnih propisa, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podсистema i sadržati tehničke podatke relevantne za ocenu usaglašenosti podсистema sa nacionalnim propisima.</p>	PU		
	<p>3.4. Language</p> <p>The files and correspondence relating to the 'EC' verification procedure must be written in a Union official language of the Member State in which the applicant is established or in a Union</p>	-	-	NP	<p>Sva dokumentacija i korespodencija koja se upućuje Direkciji mora biti na srpskom jeziku.</p>	

	official language accepted by the applicant.					
	<p>4. VERIFICATION OF PARTS OF SUBSYSTEMS IN ACCORDANCE WITH ARTICLE 15(7)</p> <p>If a certificate of verification is to be issued for certain parts of a subsystem, provisions for this Annex shall apply mutatis mutandis for those parts.</p>	-	-	NP	Suvišno pisati. Odredbe člana 19 zakona odnose se i na izdavanje sertifikata koji pokriva samo deo podsistema.	
AV	-	-	NP			
AVI	-	-	NP			