

# ЗАКОН

## О ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА

### І. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

#### Предмет закона

#### Члан 1.

Овим законом уређују се услови које треба да испуни железнички систем у Републици Србији у циљу постизања његове интероперабилности, који се односе на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, унапређење, обнову, експлоатацију и одржавање делова железничког система, као и на стручне квалификације, здравствене и безбедносне услове који се примењују на особље које учествује у експлоатацији и одржавању железничког система.

Одредбе овог закона не примењују се на метроне, трамваје и возила лаке железнице и инфраструктуру коју искључиво користе та возила.

Одредбе овог закона које се односе на техничке услове које морају да испуне инфраструктура и возила не примењују се на туристичко-музејске железнице и на музејска возила која саобраћају на јавној железничкој инфраструктури.

#### Значење појединих израза

#### Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) *варијанта типа возила* је опција за конфигурацију типа возила која је успостављена током првог одобравања типа возила или промене постојећег типа возила током његовог животног циклуса које захтевају ново одобрење типа возила;

2) *верзија типа возила* је опција за конфигурацију типа возила или варијанте типа возила или промене постојећег типа или варијанте типа возила током његовог животног циклуса као резултат промене основних пројектованих карактеристика које не захтевају ново одобрење за тип возила;

3) *дозвола за коришћење* је исправа којом се дозвољава пуштање у рад подсистема;

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

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

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

7) *замена у оквиру одржавања* је било каква измена компоненти деловима идентичних функција и перформанси у оквиру превентивног или корективног одржавања;

8) *железничка мрежа* је скуп железничких пруга, станица, терминала и свих стабилних железничких постројења потребних за осигурање безбедног и непрекидног функционисања железничког система;

9) *железнички превозник* је привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга железничког превоза робе и/или путника и коме је издата лиценца, уз обавезу да обезбеди вучу, или које обезбеђује само вучу. Железничким превозником сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за сопствене потребе;

10) *железнички систем* је целина коју чине железничка мрежа и железничка возила;

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

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

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

14) *интероперабилност железнице* је способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси;

15) *лице задужено за одржавање* је лице задужено за одржавање железничког возила, уписано у Национални регистар железничких возила;

16) *лице које управља променом* је носилац дозволе за тип возила, ималац железничког возила или лице које су они одредили;

17) *мобилни подсистеми* су подсистем возна средства и подсистем контрола, управљање и сигнализација – део у возилу;

18) *наручилац* је лице које наручује пројектовање, изградњу, обнову или унапређење подсистема;

19) *национални прописи* су сви прописи донети у Републици Србији, који садрже захтеве у вези безбедности железнице или техничке захтеве који се примењују на железничке превознике, управљаче инфраструктуре или трећа лица; национални прописи не обухватају техничке спецификације интероперабилности;

20) *носилац дозволе за тип возила* је физичко или правно лице које је поднело захтев и добило одобрење за тип возила или његов правни наследник;

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

22) *овлашћени заступник* је свако правно или физичко лице са седиштем у Републици Србији које је произвођач или наручилац писмено овластио да у његово име обавља одређене радње;

23) *основни захтеви* су сви услови које треба да испуне железнички систем, подсистеми, чиниоци интероперабилности и елементи структурних подсистема, укључујући и интерфејсе;

24) *основни параметри* су сви регулаторни, технички или експлоатациони услови који су кључни за интероперабилност и као такви наведени у одговарајућим техничким спецификацијама интероперабилности;

25) особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу је свака особа која има трајно или привремено телесно, душевно, интелектуално или оштећење чула које, у интеракцији с различитим препрекама, може ометати ту особу да потпуно и ефикасно користи превоз на равноправној основи са осталим путницима или чија је покретљивост у превозу смањена због старости;

26) *отворена питања* означавају техничке аспекте везане за основне захтеве који нису експлицитно обухваћени техничким спецификацијама интероперабилности;

27) *оцењивање усаглашености* је поступак којим се доказује да ли су испуњени захтеви који се односе на производ, поступак, услугу, подсистем, лице или тело;

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

29) подносилац захтева је физичко или правно лице које тражи одобрење, без обзира да ли се ради о железничком превознику, управљачу инфраструктуре или било ком другом лицу или правном субјекту, као што су произвођач, наручилац, њихов овлашћени заступник, власник или ималац;

30) *подручје употребе* означава железничку мрежу или мреже једне или више држава на којима се намерава да се употребљава железничко возило;

31) *подсистеми* су структурни или функционални делови железничког система;

32) *постојећи железнички систем* је структура састављена од железничких пруга и стабилних постројења постојеће железничке мреже, као и од возила свих врста и порекла која саобраћају по тој инфраструктури;

33) *пријављено тело* је тело надлежно за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак ЕЗ верификације подсистема према техничким спецификацијама интероперабилности и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: OTIF) или Европској комисији у складу са законом којим се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености;

34) *прихватљив национални начин постизања усклађености* означава необавезујућа мишљења која издаје надлежни орган у циљу дефинисања начина постизања усклађености с националним прописима;

35) *производ* је резултат производног процеса и укључује чиниоце интероперабилности, елементе структурних подсистема и подсистеме;

36) *произвођач* је свако физичко или правно лице које производи производ у облику чинилаца интероперабилности, елемената подсистема, подсистема или возила или које наручује пројектовање или производњу производа и које тај производ ставља на тржиште под својим именом или заштитним знаком;

37) *пројекат у поодмаклој фази развоја* је пројекат чији је степен планирања или изградње достигао тачку на којој би промена техничких спецификација угрозила одрживост планираног пројекта;

38) *пројектовано радно стање* подразумева уобичајени начин рада и предвидљиве отежане услове рада (укључујући трошење) у обиму и под условима употребе наведеним у техничкој документацији и документацији о одржавању;

39) *пуштање у рад* су све радње којима се подсистем ставља у оперативну употребу;

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

41) *специфични случајеви* су делови железничког система који захтевају посебне одредбе у техничким спецификацијама интероперабилности, привременог или трајног карактера, због географских, топографских или урбанистичких ограничења или ограничења која утичу на усклађеност са постојећим системом (железничке пруге и железничке мреже које су изоловане од остатка железничке мреже, товарни профил, ширина колосека, размак оса колосека, железничка возила која су искључиво намењена за локалну, регионалну или историјску употребу и сл);

42) *стабилни подсистеми* су подсистем инфраструктура, подсистем енергија и подсистем контрола, управљање и сигнализација – пружни део;

43) *стављање на тржиште* је прво стављање на тржиште чиниоца интероперабилности, подсистема или возила које је спремно да функционише у пројектованом стању употребе;

44) *тело за оцењивање усаглашености* је тело које је пријављено или именовано као тело одговорно за послове оцењивања усаглашености, укључујући калибрацију, испитивање, сертификацију и провере;

45) *техничка документација* је документација која садржи све неопходне документе о карактеристикама подсистема и, кад је потребно, све документе о сертификацији чинилаца интероперабилности; техничка документација такође треба да садржи све услове коришћења и ограничења и сва упутства за опслуживање, стално или рутинско праћење, подешавање и одржавање;

46) *техничка спецификација* је документ којим се утврђују технички захтеви које мора да испуни производ, подсистем, процес или услуга;

47) *тип возила* обухвата основне пројектне карактеристике железничког возила одобрене сертификатом о испитивању типа или сертификатом о испитивању пројекта, описаним у одговарајућим модулима за верификацију;

48) *унапређење подсистема* је значајнија измена подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове основне карактеристике и која захтева измену техничке документације која се прилаже уз декларацију о верификацији;

49) *управљање конфигурацијом* је систематски организациони, технички и административни поступак који је успостављен за цели животни циклус возила и/или типа возила којим се обезбеђује да се доследност документације и следивост промена успоставе и одржавају тако да:

(1) су испуњени захтеви из меродавних прописа,

(2) се промене надзиру и документују у техничкој документацији или документацији која се прилаже уз издато одобрење,

(3) су информације и подаци ажурни и тачни,

(4) су одговарајуће стране обавештене о променама, када је то потребно;

50) *управљач инфраструктуре* је друштво капитала (друштво са ограниченом одговорношћу или акционарско друштво) или предузетник који је овлашћен за успостављање, управљање и одржавање јавне железничке инфраструктуре или инфраструктуре индустријске железнице, укључујући регулисање и управљање саобраћајем и подсистемом контрола, управљање и сигнализација;

51) *хармонизовани стандард* је стандард, односно техничка спецификација, који је усвојен од Европског комитета за стандардизацију (CEN) или Европског комитета за електротехничку стандардизацију (CENELEC) као признатих надлежних тела и који је развијен на захтев, односно по мандату Европске комисије, а који је објављен као национални стандард (без икаквих измена) од стране националних организација за стандардизацију;

52) *чиницац интероперабилности* је свака компонента, група компонената, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно; појам чиниоца обухвата опипљиве и неопипљиве делове као што је софтвер.

Изрази употребљени у овом закону, који нису дефинисани у ставу 1. овог члана, имају значење одређено законом којим се уређује железница и законом којим се уређује безбедност железничког саобраћаја.

## **II. ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ**

### **1. Железнички систем**

#### **Члан 3.**

Железнички систем може да буде:

- 1) конвенционални железнички систем, пројектован за брзине до 200 km/h;
- 2) железнички систем за велике брзине, пројектован за брзине веће од 200 km/h.

Железнички систем чине:

- 1) железничка мрежа;
- 2) железничка возила.

### **Железничка мрежа**

#### **Члан 4.**

Железничку мрежу чине:

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

железничке пруге за терминале, депое, и сл. на којима возила за велике брзине саобраћају конвенционалним брзинама;

- 4) конвенционалне пруге намењене за превоз путника;
- 5) конвенционалне пруге намењене за мешовити превоз (превоз путника и превоз робе);
- 6) конвенционалне пруге намењене за превоз робе;
- 7) чворишта за превоз путника;
- 8) чворишта за превоз робе, укључујући и интермодалне терминале;
- 9) пруге које спајају елементе из тач. 1) – 8) овог става.

Железничка мрежа укључује системе управљања саобраћајем, системе за праћење и навигацију, техничка постројења за обраду података и телекомуникације предвиђене за даљински превоз путника и робе у циљу безбедног и усклађеног одвијања саобраћаја и ефикасног управљања саобраћајем.

### **Железничка возила**

#### **Члан 5.**

Железничка возила обухватају сва возила која саобраћају на целој железничкој мрежи или неком њеном делу:

- 1) локомотиве и путничка возна средства, укључујући дизел и електро локомотиве, дизел и електро моторне возове са сопственим погоном и путничка кола;
- 2) теретна кола, укључујући нископодна кола пројектована за целу мрежу и кола пројектована за превоз камиона;
- 3) железничка возила за посебне намене као што су пружна возила, возила за испитивање и одржавање пруга и сл.

Железничка возила обухватају и возила посебно пројектована за саобраћај на различитим типовима пруга великих брзина наведених у члану 4. овог закона.

### **Подсистеми**

#### **Члан 6.**

Железничке системе чине структурни и функционални подсистеми.

Структурни подсистеми су:

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

4) контрола, управљање и сигнализација – део у возилу – опрема у возилу која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;

5) возна средства – структура, системи контроле и управљања за сву возну опрему, одузимачи струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за мерење потрошње електричне енергије у возилу, опрема за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл) и вешање, врата, интерфејс човек/машина (возно особље и путници, укључујући и потребе лица са смањеном покретљивошћу), пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за здравље путника и возног особља.

Функционални подсистеми су:

1) регулисање и управљање саобраћајем – поступци и додатна опрема која омогућава усклађени рад разних структурних подсистема у току редовног или отежаног рада, посебно укључујући састављање возова, вожњу возова, планирање и управљање саобраћајем, као и стручна оспособљеност која се може захтевати за извршавање услуга у прекограничном саобраћају;

2) одржавање – поступци, додатна опрема, радионице за одржавање и залихе резервних делова које омогућавају обавезне поправке и превентивно одржавање ради обезбеђења интероперабилности железничког система и гарантовања захтеваних перформанси;

3) телематске апликације за превоз путника и робе:

(1) апликације за превоз путника, укључујући системе који путницима пружају информације пре и у току вожње, системе за резервацију и плаћање, системе за управљање пртљагом и управљање везама између железнице и других видова саобраћаја,

(2) апликације за превоз робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену), ранжирне системе и системе усмеравања возова, системе резервације, плаћања и фактурисања, управљање везама са другим видовима саобраћаја и израду електронских пратећих докумената.

## **2. Захтеви за обезбеђење интероперабилности**

### **Члан 7.**

Железнички систем, подсистеми, чиниоци интероперабилности и елементи структурних подсистема морају испуњавати основне захтеве.

### **Основни захтеви**

### **Члан 8.**

Основни захтеви за обезбеђење интероперабилности обухватају опште и посебне захтеве.

Општи захтеви које мора да испуни железнички систем су:

1) безбедност:

(1) пројектовање, градња или склапање, одржавање и праћење компоненти битних за безбедност, а посебно компоненти везаних за кретање воза, морају да осигурају безбедност на нивоу који одговара циљевима постављеним за мрежу, укључујући циљеве за специфичне погоршане услове,

(2) параметри везани за контакт точак/шина морају да испуњавају захтеве стабилности који обезбеђују безбедно кретање највећом дозвољеном

брзином, а параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој дозвољеној брзини,

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

(4) пројектовање стабилних постројења и возила и избор коришћених материјала морају да буду такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и дејства ватре и дима,

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

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

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

4) заштита животне средине:

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

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

(3) возна средства и системи за напајање енергијом морају да буду пројектовани и грађени тако да се постигне електромагнетна компатибилност са постројењима и уређајима јавних и приватних мрежа које би могли да ометају,

(4) пројектовање и експлоатација железничког система не смеју довести до недозвољеног нивоа буке у подручјима у близини железничке инфраструктуре као ни у управљачници вучног возила,

(5) експлоатација железничког система не сме да проузрокује недозвољени ниво вибрација тла за активности и подручја у близини инфраструктуре које се одржава у складу са прописима;

5) техничка усклађеност – техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно, као и са карактеристикама возова који се користе у железничком систему, што укључује и безбедну интеграцију подсистема који чине возило са инфраструктуром. Ако се утврди да се техничка усклађеност инфраструктуре и стабилних постројења са карактеристикама возова који се користе у железничком систему на одређеним деловима мреже постиже уз велике тешкоће, могу да се уведу привремена решења којима се обезбеђује та усклађеност у неком будућем периоду;



6) приступачност – подсистеми инфраструктуре и возних средстава морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у циљу обезбеђења њиховог приступа под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања или уклањањем препрека, као и применом одговарајућих мера. Ово укључује пројектовање, изградњу, обнову, унапређење, одржавање и експлоатацију предметних делова подсистема који су приступачни јавности. Подсистем регулисања и управљања саобраћајем и подсистем телематских апликација за превоз путника морају да предвиде неопходну функционалност потребну за олакшавање приступа особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања и уклањањем, као и применом одговарајућих мера.

Посебни захтеви за поједине подсистеме су:

1) инфраструктура:

(1) безбедност:

– морају да се предузму одговарајуће мере да се спречи неовлашћени приступ или нежељени упади у постројења,

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

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

– морају да се донесу одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима и на вијадуктима;

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

2) енергија:

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

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

(3) техничка усклађеност – системи за снабдевање електричном/топлотном енергијом морају да буду такви да возовима омогуће постизање предвиђених перформанси а системи за снабдевање електричном енергијом морају да буду усклађени са уређајима за одузимање енергије уграђеним на возове;

3) контрола, управљање и сигнализација:

(1) безбедност:

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

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

(2) техничка усклађеност:

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

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

4) возна средства:

(1) безбедност:

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

– електрична опрема не сме да угрози безбедност и функционисање постројења за контролу, управљање и сигнализацију,

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

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

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

– мора се осигурати безбедност путника који улазе или излазе из воза а системи затварања и отварања врата морају да гарантују безбедност путника,

– морају да постоје посебно означени излази за случај опасности,

– морају да се донесу одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима,

– обавезно се уграђује систем осветљења у случају опасности довољне снаге и капацитета,

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

– путницима се дају лако разумљиве и свеобухватне информације о правилима која се на њих примењују, у станицама, као и у возовима;

(2) поузданост и доступност – витална опрема возила, трчећи, вучни и кочиони уређај, као и контролно-управљачки систем морају да буду пројектовани тако да у специфичним отежаним ситуацијама омогуће возу наставак вожње без негативних последица за опрему која ће се и даље користити;

(3) техничка усклађеност:

– електрична опрема мора да буде усклађена са радом постројења за контролу, управљање и сигнализацију,

– код електричне вуче, карактеристике уређаја за одузимање струје морају да омогућавају возовима кретање по железничком систему са одговарајућим системом напајања електричном енергијом,

– карактеристике возних средстава морају да буду такве да омогуће кретање на свим предвиђеним железничким пругама, узимајући у обзир климатске услове;

(4) надзор – возови морају да буду опремљени уређајем за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тог уређаја и њихова обрада морају да буду усклађени;

(5) приступачност – делови подсистема возних средстава који су доступни јавности морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу;

5) одржавање:

(1) здравље и безбедност – рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не смеју да представљају опасност за здравље и безбедност лица,

(2) заштита животне средине – рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање не смеју да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење,

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

6) регулисање и управљање саобраћајем:

(1) безбедност:

– усклађеност оперативних прописа за мрежу и квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем мора да буде таква да омогућава безбедан рад, имајући у виду различитост захтева прекограничних услуга превоза и услуга превоза у Републици Србији,

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

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

(3) техничка усклађеност – усклађеност оперативних прописа за мрежу и квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем морају да омогуће ефикасан рад у железничком систему, имајући у виду различитост захтева прекограничних услуга превоза и услуга превоза у Републици Србији,

(4) приступачност – предузимају се одговарајуће мере како би се прописима за којим се уређује железнички саобраћај предвидело обезбеђивање приступа особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу;

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

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

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

– да је корисницима превоза омогућен једноставан приступ информацијама,

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

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

(4) безбедност – за меморисање или пренос одговарајућих информација у вези са безбедношћу морају да се обезбеде одговарајући нивои интегритета и поузданости,

(5) приступачност – предузимају се одговарајуће мере да телематске апликације за услуге у превозу путника обезбеђују потребну функционалност тако да буду приступачне особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

### **3. Техничке спецификације интероперабилности**

#### **Појам**

#### **Члан 9.**

Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације којима је обухваћен сваки подсистем или део подсистема железничког система у циљу испуњавања основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система.

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

Подсистеми морају да буду усаглашени са ТСИ и националним прописима на снази у тренутку њиховог пуштања у рад, унапређења или обнове, у складу са овим законом. Ова усаглашеност треба трајно да се одржава док се сваки подсистем користи.

Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) објављује ТСИ у „Службеном гласнику Републике Србије”.

#### **Област примене**

#### **Члан 10.**

ТСИ се примењују на новоизграђена, унапређена или обновљена возила намењена саобраћају на јавној железничкој инфраструктури Републике Србије и у међународном саобраћају, као и на новоизграђене, унапређене или обновљене железничке пруге јавне железничке инфраструктуре Републике Србије.

ТСИ се могу примењивати и на индустријске колосеке и индустријске железнице и на возила која се на њима користе.

Министар надлежан за послове саобраћаја у сарадњи са Дирекцијом доноси план имплементације ТСИ за Републику Србију.

Изузетно од става 1. овог члана ТСИ не морају да се примењују уколико се пројекат реализује фазно, односно по деоницама, али морају бити примењене по завршетку свих радова на комплетној прузи од почетне станице до крајње станице, у складу са прописом којим се уређује категоризација железничких пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури.

### **Одступање од примене ТСИ**

#### **Члан 11.**

Одступање од примене ТСИ или њихових делова је дозвољено у следећим случајевима:

1) за предложени нови подсистем или његов део, за унапређење или обнову постојећег подсистема или његовог дела или за било који елемент из члана 1. став 1. овог закона који је у поодмаклој фази развоја пројекта или је предмет уговора о извођењу радова који се спроводи на дан почетка примене одговарајуће ТСИ;

2) ако после несреће или природне непогоде услови за брзу обнову железничке мреже, економски или технички, не допуштају делимичну или потпуну примену одговарајућих ТСИ; у том случају одступање од примене ТСИ ограничено је на период потребан за обнову мреже;

3) за свако предложено унапређење, обнову или проширење постојећег подсистема или његовог дела, уколико би примена ТСИ довела у питање економску оправданост пројекта и/или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији (нпр. товарни профил, ширина колосека, међуколосечно растојање или систем напајања електричном енергијом).

У случајевима одступања од ТСИ из става 1. овог члана примењују се национални прописи.

У случајевима из става 1. тачка 1) овог члана, наручилац је у обавези да у року од десет месеци од доношења сваке ТСИ достави министарству надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство) списак пројеката који се налазе у поодмаклој фази развоја, а Министарство у року од 12 месеци од доношења сваке ТСИ, доставља Европској комисији списак пројеката у Републици Србији, који су по његовом мишљењу, у поодмаклој фази развоја.

У случајевима из става 1. тач. 1) и 2) овог члана, Министарство доставља Европској комисији одлуку да неће примењивати једну или више ТСИ или њених делова.

У случајевима из става 1. тач. 1) и 3) овог члана наручилац или његов овлашћени заступник подноси Министарству захтев за одступање, уз који се прилаже документација којом се образлаже разлог за одступање и наводе одредбе националног прописа које ће се примењивати уместо ТСИ.

Министарство прописује податке које садржи захтев за одступање од примене ТСИ из става 5. овог члана, формат и начин доставе захтева и образац за представљање пројекта у поодмаклој фази развоја.

### **4. Чиниоци интероперабилности**

#### **Стављање на тржиште**

#### **Члан 12.**

Чиниоци интероперабилности могу се стављати на тржиште само ако:

1) обезбеђују да се у оквиру железничког система постигне интероперабилност и ако испуњавају основне захтеве из члана 8. овог закона;

2) се користе у области за коју су намењени и ако се на одговарајући начин уграђују и одржавају.

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

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

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

#### **Члан 13.**

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

Декларацијом о усаглашености или декларацијом о погодности за употребу потврђује се да је чинилац интероперабилности подвргнут поступку оцењивања усаглашености или поступку оцене погодности за употребу, прописаним у одговарајућој ТСИ.

Уз декларацију о усаглашености, када то захтева ТСИ, прилаже се сертификат о усаглашености чиниоца интероперабилности, посматраног изоловано, са техничким спецификацијама, који издаје пријављено тело.

Уз декларацију о погодности за употребу, када то захтева ТСИ, прилаже се сертификат о погодности за употребу чиниоца интероперабилности у свом железничком окружењу, нарочито када су у питању функционални захтеви, а који издаје пријављено тело.

Декларације из става 2. овог члана потписује и датира произвођач или његов овлашћени заступник.

Резервни делови за подсистеме који су пуштени у рад пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ могу се уградити у ове подсистеме, а без примене поступака из става 2. овог члана.

У ТСИ се може предвидети прелазни период за железничке производе који су у њима одређени као чиниоци интероперабилности и који су стављени на тржиште пре ступања на снагу ТСИ. Такви чиниоци интероперабилности морају испуњавати захтеве прописане чланом 12. став 1. овог закона.

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

#### **Члан 14.**

Ради издавања декларације о усаглашености или декларације о погодности за употребу чинилаца интероперабилности, произвођач или његов овлашћени заступник у Републици Србији примењује одредбе овог закона, подзаконских аката и одговарајућих ТСИ.

Када то захтева ТСИ, оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности обавља пријављено тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.

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

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

Ради оцене погодности за употребу чиниоца интероперабилности пријављеном телу мора да се омогући праћење подсистема у који је чинилац интероперабилности уграђен.

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

Ако оцењивање погодности за употребу чинилаца интероперабилности није прописано одговарајућим ТСИ, то оцењивање може да се обави по захтеву произвођача.

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

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

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

Када се на чиниоце интероперабилности примењују прописи који се односе на усаглашеност и погодност за употребу, декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу садржи констатацију да чиниоци интероперабилности испуњавају и захтеве тих прописа.

Исправе о усаглашености издате у другим државама у складу са међународним споразумом који се примењује на Републику Србију и које су издала тела пријављена Генералном секретару ОТИФ-а, важе у Републици Србији.

Исправе о усаглашености издате у другим државама у складу са међународним споразумом који се примењује на Републику Србију и које су издала тела пријављена Европској комисији, важе у Републици Србији.

Уколико произвођач или његов овлашћени заступник не поступи у складу са одредбама ст. 1. и 10. овог члана, онда је те обавезе дужно да испуни лице које чиниоце интероперабилности ставља на тржиште.

Одредба става 14. овог члана примењује се и на лице које склапа чиниоце интероперабилности или њихове делове из различитих извора или производи чиниоце интероперабилности за сопствене потребе.

Уколико установи да су декларације непрописно састављене, Дирекција ће предузети мере да се чинилац интероперабилности не стави на тржиште и захтеваће од произвођача или његовог овлашћеног заступника у Републици Србији да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености на начин прописан овим законом.

Дирекција прописује начин и модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању усаглашености и погодности за употребу, техничку документацију

која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу, садржину и образац сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, садржину и образац декларације о усаглашености и садржину и образац декларације о погодности за употребу.

### **Неусаглашеност са основним захтевима**

#### **Члан 15.**

Уколико утврди да чинилац интероперабилности обухваћен декларацијом о усаглашености или декларацијом о погодности за употребу и стављен на тржиште тренутно не испуњава основне захтеве за предвиђену употребу, Дирекција ће решењем ограничити његово подручје примене, забранити његову употребу, наложити његово повлачење са тржишта или га опозвати.

Дирекција без одлагања обавештава Европску комисију, Агенцију Европске уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) и државе чланице Европске уније о предузетим мерама и даје образложење за своју одлуку, наводећи посебно да ли је разлог неусаглашености:

- 1) неиспуњење основних захтева;
- 2) неправилна примена европских спецификација у случају где се оне примењују;
- 3) неадекватност европских спецификација.

Дирекција о предузетим мерама из става 2. овог члана без одлагања обавештава и државе уговорнице OTIF-а.

Ако се покаже да чинилац интероперабилности за који је издата декларација о усаглашености није усклађен са основним захтевима, против пријављеног тела које је издало сертификат о усаглашености и против лица које је саставило декларацију примењују се одредбе овог закона о прекршајима и прекршајној одговорности.

О предузетим мерама из става 3. овог члана обавештавају се Европска комисија, Агенција и државе чланице Европске уније.

О предузетим мерама из става 3. овог члана обавештавају се државе уговорнице OTIF-а.

Решење о предузетим мерама из става 1. овог члана доставља се лицу које је издало декларацију о усаглашености и пријављеном телу које је издало сертификат о усаглашености.

Решење о предузетим мерама коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

### **5. Елементи структурних подсистема на које се примењују национални прописи**

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

#### **Члан 16.**

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



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

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

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

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

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

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

Одредбе члана 12. овог закона сходно се примењују на стављање на тржиште елемената структурних подсистема.

### **Оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема**

#### **Члан 17.**

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема обавља именовано тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.

Именовано тело потврђује усаглашеност и погодност за употребу елемента структурног подсистема издавањем сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу. Након издавања тих сертификата, произвођач или његов овлашћени заступник издаје декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.

Када се на елементе структурних подсистема примењују прописи који се односе на усаглашеност и погодност за употребу, онда декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу садржи констатацију да елементи структурних подсистема испуњавају и захтеве тих прописа.

Именовано тело води евиденцију о издатим сертификатима о усаглашености и сертификатима о погодности за употребу која садржи:

- 1) број издатог сертификата;
- 2) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 3) назив елемента структурног подсистема за који се издаје сертификат;
- 4) датум издавања сертификата;
- 5) рок важења сертификата.

За издавање сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу плаћа се такса.

Висина таксе за издавање сертификата из става 5. овог члана утврђена је законом којим се уређују републичке административне таксе.

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

Уколико се утврди да елемент структурног подсистема обухваћен декларацијом о усаглашености или погодности за употребу и стављен на тржиште не испуњава основне захтеве током предвиђене употребе, Дирекција ће ограничити његово подручје примене, забранити његову употребу, наложити његово повлачење са тржишта или га опозвати

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

## **6. Подсистеми**

### **Слободно кретање подсистема**

#### **Члан 18.**

Не може се забрањивати, ограничавати или ометати изградња, пуштање у рад и експлоатација структурних подсистема који чине део железничког система и испуњавају основне захтеве, а посебно се не може захтевати поновно обављање провера које су већ извршене:

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

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

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

#### **Члан 19.**

Верификација подсистема је поступак у коме пријављено тело проверава и потврђује издавањем сертификата о верификацији да подсистем испуњава основне захтеве и да је у складу са ТСИ.

Сертификат о верификацији садржи упућивање на ТСИ у односу на које је усаглашеност оцењена.

Одредба става 1. овог члана не доводи у питање обавезу подносиоца захтева да испуни и услове прописане другим прописима и изврши верификације које захтевају други прописи.

Када није оцењена усаглашеност подсистема са свим одговарајућим ТСИ (нпр. у случају одступања, делимичне примене ТСИ код унапређења или обнове, прелазног раздобља у ТСИ или у специфичном случају), у сертификату о верификацији наводи се прецизно упућивање на ТСИ или њихове делове чију усаглашеност пријављено тело није испитало у току поступка верификације.

У циљу издавања декларације о верификацији подсистема која је неопходна за пуштање подсистема у рад, подносилац захтева бира тело коме ће поднети захтев за верификацију подсистема. Подносилац захтева може да буде наручилац или произвођач или њихов овлашћени заступник.

Пријављено тело проверава подсистем, или одређене делове подсистема, у свакој од следећих фаза:

- 1) пројектовање;
- 2) изградња подсистема, укључујући посебно грађевинске радове, производњу, склапање саставних делова, подешавање целог подсистема;
- 3) коначно испитивање подсистема и његово прихватање пре пуштања у рад.

Пријављено тело, на основу расположивих информација у одговарајућим ТСИ и регистрима из чл. 47 – 49. овог закона, врши и верификацију интерфејса, односно проверу и оцењивање поступака пројектовања и производње тог подсистема, као и усклађеност предметног подсистема са системом у који се уграђује.

Свако пријављено тело које учествује у верификацији подсистема саставља документацију која обухвата обим његових активности.

Подносилац захтева саставља декларацију о верификацији подсистема пошто пријављено тело изда сертификат о верификацији.

Подносилац захтева дужан је да обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема.

Техничка документација из става 10. овог члана садржи податке везане за карактеристике подсистема, за услове и ограничења коришћења и упутства у вези са опслуживањем, праћењем, подешавањем и одржавањем и, по потреби, сва документа којима се потврђује усаглашеност чинилаца интероперабилности.

У декларацији о верификацији подсистема подносилац захтева изјављује под својом искључивом одговорношћу да подсистем испуњава захтеве овог закона, ТСИ и примењивих националних прописа. Подносилац захтева потписује и датира декларацију о верификацији.

Подносилац захтева мора да чува копију техничке документације која се прилаже декларацији о верификацији током целог радног века подсистема, која на захтев мора да се пошаље надлежним телима држава чланица Европске уније и Агенцији.

Подносилац захтева копију техничке документације из става 13. овог члана мора да пошаље и надлежним телима држава уговорница ОТИФ-а.

У случају модификације подсистема обухваћеног сертификатом о верификацији, пријављено тело спроводи само испитивања и тестирања која су релевантна и нужна, односно оцена се односи само на делове подсистема који су промењени и њихове интерфејсе према непромењеним деловима подсистема.

У случају обнове или унапређења подсистема које за последицу има измену техничке документације и које утиче на валидност већ спроведених поступака верификације, подносилац захтева процењује потребу за новом декларацијом о верификацији.

Ако одговарајућа ТСИ то омогућава, пријављено тело може издати сертификате о верификацији за један или више подсистема или одређених делова тих подсистема.

Ако подносилац захтева то тражи, верификације могу да се спроведу за делове подсистема или могу да буду ограничене на одређене фазе поступка верификације (пројектовање, укључујући типска испитивања, односно изградњу

или производњу), целог подсистема као и његових делова, при чему се резултати верификације документују у прелазној изјави о верификацији (у даљем тексту: ПИВ).

ПИВ садржи упућивање на ТСИ у односу на које је усаглашеност оцењена.

Подносилац захтева може да поднесе захтев за ПИВ за било који од делова на које одлучи да подели подсистем. Сваки део подсистема проверава се у свакој фази наведеној у ставу 6. овог члана.

У случајевима из ст. 18. и 20. овог члана, пријављено тело издаје ПИВ, а подносилац захтева саставља ПИВ декларацију.

Када је издат ПИВ, пријављено тело одговорно за верификацију подсистема узима у обзир ПИВ и, пре издавања сертификата о верификацији:

- 1) проверава да ли ПИВ исправно покрива одговарајуће захтеве ТСИ;
- 2) проверава све аспекте који нису обухваћени ПИВ-ом;
- 3) проверава коначно испитивање подсистема као целине.

Исправе о усаглашености издате у другим државама у складу са међународним споразумом који се примењује на Републику Србију и које су издала тела пријављена Генералном секретару OTIF-а, важе у Републици Србији.

Исправе о усаглашености издате у другим државама у складу са међународним споразумом који се примењује на Републику Србију и које су издала тела пријављена Европској комисији, важе у Републици Србији.

Пријављено тело одговорно за проверу производње има право приступа свим градилиштима, складиштима, производним погонима, постројењима за префабрикацију и испитивање и сличним објектима. Пријављеном телу се у ту сврху мора дати на увид сва потребна документација која се односи на подсистем.

Пријављено тело одговорно за проверу имплементације је дужно да врши периодичне провере да би потврдило усаглашеност са техничком документацијом из става 10. овог члана. Пријављено тело издаје произвођачу или наручиоцу извештај о извршеној провери. Присуство пријављеног тела се може захтевати у појединим фазама изградње.

Пријављено тело може обавити ненајављене посете местима извођења радова или производним погонима. У току тих посета пријављено тело може изводити потпуне или делимичне провере. Одговорнима за имплементацију, пријављено тело доставља извештај о прегледу, или, кад је потребно, извештај о провери.

Дирекција прописује начин и модуле за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема, начин верификације у случају промене у подсистему, начин верификације у случају промене у подсистему пуштеном у рад без декларације о верификацији, садржину и образац сертификата о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији измењеног дела подсистема пуштеног у рад без декларације о верификацији и садржину и образац прелазне изјаве о верификацији.

Пријављено тело мора периодично да објављује информације о:

- 1) примљеним захтевима за верификацију подсистема и њихових делова и захтевима за издавање ПИВ;
- 2) захтевима за оцену усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности;
- 3) одобреним или одбијеним захтевима за издавање ПИВ;
- 4) одобреним или одбијеним захтевима за издавање сертификата о усаглашености и погодности за употребу;
- 5) одобреним или одбијеним захтевима за издавање сертификата о верификацији подсистема.

Министарство именује тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема из реда привредних друштава, установа или других правних лица која испуњавају услове прописане чл. 37- 40. и чланом 43. овог закона.

Министарство надлежно за послове техничких прописа, стандардизације, акредитације и метрологије, на предлог Министарства, врши пријављивање тела из става 30. овог члана:

- 1) Европској комисији и државама чланицама Европске уније;
- 2) Генералном секретару OTIF-а.

Одузимање одобрења телу за оцењивање усаглашености које не испуњава услове из чл. 37- 40. и члана 43. овог закона врши се на начин прописан законом којим се уређују технички прописи за производе и оцењивање усаглашености.

О одузетим одобрењима обавештавају се органи и државе из става 30. овог члана.

Поступак верификације подсистема и декларација о верификацији подсистема на које се примењују национални прописи

#### **Члан 20.**

Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела по поступку прописаном чланом 19. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела, којим потврђује да је подсистем или његов део усаглашен са националним прописима.

Сертификат из става 1. овог члана садржи прецизно упућивање на националне прописе у односу на које је усаглашеност оцењена.

У случају примене националних прописа који се односе на подсистеме који чине железничко возило, именовано тело поделиће сертификат на два дела:

- 1) део који садржи упућивање на националне прописе који се искључиво односе на техничку усклађеност возила и мреже;
- 2) део који се односи на све остале националне прописе.

Подносилац захтева саставља декларацију о верификацији подсистема након издавања сертификата о верификацији од стране пријављеног тела.

Документација коју је саставило именовано тело, а која се прилаже уз декларацију о верификацији у случају примене националних прописа, мора бити укључена у техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема и садржати техничке податке релевантне за оцену усаглашености подсистема са националним прописима.

Именовано тело води евиденцију о издатим сертификатима о верификацији која садржи:

- 1) број издатог сертификата;
- 2) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 3) назив подсистема за који се издаје сертификат;
- 4) датум издавања сертификата;
- 5) рок важења сертификата.

За издавање сертификата о верификацији подсистема или његовог дела плаћа се такса.

Висина таксе за издавање сертификата из става 7. овог члана утврђена је законом којим се уређују републичке административне таксе.

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

### **Усаглашеност са ТСИ и националним прописима**

#### **Члан 21.**

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

Декларација из става 1. овог члана може упућивати на:

- 1) ТСИ;
- 2) националне прописе, или
- 3) на ТСИ и националне прописе.

Национални прописи за испуњавање основних захтева и, према потреби, прихватљиви национални начини постизања усклађености, примењују се у следећим случајевима:

- 1) ако ТСИ не обухватају или не обухватају у потпуности одређене аспекте који одговарају основним захтевима, укључујући отворена питања;
- 2) одступања од примене ТСИ предвиђених у члану 11. став 1. овог закона;
- 3) да специфични случај захтева примену техничких прописа који нису садржани у ТСИ;
- 4) уколико описују постојеће системе, у циљу оцењивања техничке усклађености возила са мрежом;
- 5) уколико за железничке мреже и возила није обавезна примена ТСИ;
- 6) као нужна привремена превентивна мера, посебно након несрећа.

### **Пријављивање националних прописа из области интероперабилности**

#### **Члан 22.**

Европској комисији и Агенцији пријављују се следећи национални прописи:

- 1) важећи национални прописи;
- 2) свака измена важећих националних прописа;

3) национални прописи који ће се примењивати када се поднесе нови захтев за одступање од примене ТСИ у складу са чланом 11. овог закона;

4) национални прописи који престану да важе после објављивања или ревизије одговарајућих ТСИ.

Национални прописи из става 1. овог члана достављају се у пуном тексту.

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

Нови национални прописи доносе се у следећим случајевима:

- 1) када ТСИ не испуњава у потпуности основне захтеве;
- 2) као хитну превентивну меру, нарочито после несреће.

Нацрт новог националног прописа подноси се Агенцији и Европској комисији правовремено, а најмање два месеца пре очекиваног ступања на снагу предложеног новог националног прописа, уз образложење за његово доношење.

Нови национални пропис се након доношења пријављује Агенцији и Европској комисији.

При пријављивању националних прописа из става 1. овог члана даје се образложење потребе за тим прописом како би се испунио основни захтев који још није обухваћен одговарајућим ТСИ.

Дирекција доставља националне прописе из ст. 1. и 6. овог члана министарству надлежном за послове техничких прописа, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској комисији и Агенцији.

Прописи и ограничења који се примењују само на локалном нивоу не пријављују се Агенцији и Европској комисији. Ти прописи и ограничења наводе се у изјави о мрежи.

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

#### **Члан 23.**

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

О захтеву за допунске провере и контроле одмах се обавештава Европска комисија, уз одговарајуће образложење.

У обавештењу из става 2. овог члана наводи се да ли је неусклађеност последица:

- 1) неусклађености са основним захтевима из члана 8. овог закона или са ТСИ;
- 2) неадекватних ТСИ.

Уколико допунске контроле и провере покажу да је подсистем неусклађен са одредбама овог закона, за подсистем не може да буде издата дозвола за коришћење, а у случају већ одобрених подсистема, она ће бити суспендована или повучена.

Чиниоци интероперабилности, елементи подсистема и подсистеми који су усаглашени са хармонизованим стандардима или њиховим деловима сматрају се усаглашеним са основним захтевима обухваћеним тим стандардима или њиховим деловима.

### **III. ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ**

#### **1. Дозвола за коришћење стабилних подсистема**

##### **Члан 24.**

Стабилни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви и ако имају дозволу за коришћење коју издаје Дирекција на образцу прописаном актом из става 12. овог члана, као и у облику решења.

Уз захтев за издавање дозволе за коришћење стабилних подсистема прилаже се документација која укључује документоване доказе о:

1) декларацијама о верификацији из члана 19. односно члана 20. овог закона;

2) техничкој усклађености подсистема са системом у који се интегришу, утврђеној на основу одговарајућих ТСИ, националних прописа и регистара;

3) безбедној интеграцији подсистема, утврђеној на основу одговарајућих ТСИ, националних прописа и заједничких безбедносних метода утврђених законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Изузетно од става 2. овог члана, уколико се пројекат реализује фазно, односно по деоницама, структурни подсистем се може пустити у рад на основу дозволе за коришћење са роком важења до годину дана.

У случају из става 3. овог члана, целокупна документација о усаглашености са одговарајућим ТСИ доставља се по завршетку свих радова на комплетној прузи, а пре издавања дозволе за коришћење стабилног подсистема.

Условe за издавање дозвола из става 3. овог члана ближе одређује Дирекција.

Дирекција у року од месец дана од дана пријема захтева из става 2. овог члана обавештава подносиоца захтева да је документација потпуна или тражи одговарајуће додатне информације, за чије достављање одређује разуман рок.

Дирекција проверава потпуност и доследност документације и издаје дозволу за коришћење стабилних подсистема или доноси решење о одбијању издавања дозволе за коришћење стабилних подсистема најкасније у року од четири месеца од пријема свих одговарајућих информација.

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

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

Захтев за издавање дозволе за коришћење могу да поднесу произвођач или његов овлашћени заступник у Републици Србији, управљач инфраструктуре и наручилац.

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за коришћење стабилних подсистема, која садржи:



- 1) број дозволе;
- 2) назив правног лица коме је издата дозвола;
- 3) назив подсистема за који се издаје дозвола;
- 4) ограничења за коришћење;
- 5) датум издавања дозволе.

Дирекција прописује начин и услове за издавање дозволе из става 1. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац дозволе за коришћење и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем.

За издавање дозволе из става 1. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

## **2. Дозвола за коришћење мобилних подсистема**

### **Члан 25.**

Мобилни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви и ако имају дозволу за коришћење.

Подносилац захтева обезбеђује одговарајућу декларацију о верификацији.

Дозволу за коришћење мобилних подсистема издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у облику решења.

Дирекција прописује образац, начин и услове издавања дозволе за коришћење мобилних подсистема.

Дирекција издаје дозволу за коришћење мобилних подсистема на обрасцу из става 3. овог члана, као и у облику решења.

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

За издавање дозволе из става 1. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

## **Дозвола за тип возила**

### **Члан 26.**

Типови свих врста возила било ког произвођача за које Дирекција издаје дозволу за коришћење, морају да буду одобрени.

Дозволу за тип возила издаје Дирекција на обрасцу прописаном актом из става 11. овог члана, као и у облику решења.

Изузетно од става 2. овог члана, дозвола за тип возила које је потпуно усклађено са одговарајућим ТСИ, а коју је издао надлежни орган државе чланице Европске уније, важи у Републици Србији.

Изузетно од става 2. овог члана, дозвола за тип возила које је потпуно усклађено са одговарајућим ТСИ, а коју је издао надлежни орган државе уговорнице ОТИФ, важи у Републици Србији.

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

За издавање дозволе из става 2. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за тип возила која садржи:

- 1) број дозволе;
- 2) назив правног лица коме је издата дозвола;
- 3) назив типа возила;
- 4) назив произвођача возила;
- 5) датум издавања дозволе.

За возила која одговарају одобреном типу морају да буду издате појединачне дозволе за коришћење које се издају на основу спроведеног поступка којим се верификује припадност одобреном типу и декларације о усаглашености са одобреним типом возила.

У случају измена одговарајућих одредаба у ТСИ и националним прописима на основу којих је тип возила одобрен Дирекција одлучује да ли већ издата дозвола за тип остаје важећа или је потребно да се изда нова. Предмет провера у случају издавања нових дозвола за тип возила односи се само на делове прописа који су промењени.

Дозволе за коришћење возила које су издате на основу претходно одобрених типова возила остају на снази и након издавања нових дозвола за тип возила.

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

Дирекција прописује начин и услове за издавање дозволе за тип возила, садржину захтева за издавање дозволе за тип возила, садржину и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржину и образац дозволе за тип возила.

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

Све промене одобреног типа возила анализирају се и категоришу као само једна од следећих промена и подлежу одобравању на следећи начин:

1) промена која не проузрокује одступање од техничке документације приложене декларацији о верификацији подсистема. У том случају не спроводи се нова верификација, а првобитне декларације о верификацији подсистема и дозволе за тип возила остају важеће и непромењене;

2) промена која проузрокује одступање од техничке документације приложене декларацији о верификацији подсистема због које могу да буду потребне нове провере и верификација у складу са примењивим модулима за оцењивање усаглашености, али која нема утицај на основне пројектоване карактеристике типа возила и због које није потребна нова дозвола за тип возила;

3) промена основних пројектованих карактеристика типа возила због које није потребна нова дозвола у складу са критеријумима прописаним чланом 36. став 3. овог закона;

4) промена због које је потребна нова дозвола у складу са критеријумима прописаним чланом 36. став 3. овог закона.

У случају промена из става 14. тач. 1) и 2) овог члана, техничка документација приложена декларацији о верификацији подсистема мора да се ажурира, а носилац дозволе за тип возила мора на захтев Дирекције да достави одговарајуће информације.

У случају промене из става 14. тачка 3) овог члана, носилац дозволе за тип возила дужан је да изради нову верзију типа возила или нову верзију варијанте типа возила и да Дирекцији достави одговарајуће информације.

Дирекција пријављује Агенцији нове верзије типа возила или нове верзије варијанте типа возила ради уноса у Европски регистар одобрених типова возила.

Ако лице које управља променом није носилац дозволе за тип возила, а промене постојећег типа возила обухватају и промене прописане ставом 14. тач. 2) – 4) овог члана, примењује се следеће:

1) лице које управља променом дужно је да изради нови тип возила и поднесе захтев за одобрењем новог типа возила;

2) лице које управља променом постаје подносилац захтева;

3) захтев за одобрење за нови тип возила може да буде заснован на постојећем типу возила, а дозвола за коришћење возила издаје се на основу декларације о усаглашености са одобреним новим типом возила.

Прелиминарни поступак покреће се на захтев подносиоца захтева пре подношења захтева за одобравање типа возила. Циљ прелиминарног поступка је да се подносиоцу захтева детаљно објасни поступак издавања дозволе за тип возила, који прописи морају бити примењени и која документација мора бити приложена уз захтев за издавање дозволе за тип возила, како би подносиоц захтева благовремено испунио све услове пре подношења захтева за издавање дозволе за тип возила.

Дирекција прописује документацију која се прилаже уз захтев за прелиминарни поступак.

Одлука подносиоца захтева за прелиминарни поступак, о подношењу захтева за прелиминарни поступак, обавезујућа је до тренутка кад:

1) подносилац захтева поднесе захтев за одобрење за тип возила; или

2) истекне рок од издавања мишљења из става 24. овог члана до тренутка када подносилац захтева поднесе захтев за одобрење за тип возила у складу са ставом 19. овог члана; или

3) подносилац захтева затражи завршетак прелиминарног поступка.

У било ком тренутку током прелиминарног поступка подносилац захтева може да поднесе захтев за одобрење типа возила. У том случају фаза прелиминарног поступка се прекида.

У року од месец дана од дана пријема захтева за прелиминарни поступак, Дирекција обавештава подносиоца захтева да је документација за прелиминарни поступак потпуна или тражи одговарајуће додатне информације и одређује разуман рок за њихово достављање.

Ако је подносилац захтева обавештен да је документација потпуна, Дирекција најкасније два месеца од потврде да је документација потпуна издаје мишљење о приступу који је подносилац захтева предложио у захтеву за прелиминарни поступак. Издатим мишљењем успоставља се основ прелиминарног поступка, укључујући одређивање верзије ТСИ и националних прописа који ће се примењивати за накнадни захтев за одобрење.

Рок од издавања мишљења из става 24. овог члана до тренутка када подносилац захтева поднесе захтев за одобрење за тип возила не може бити дужи од 84 месеца.

У случају промена које утичу на документацију за прелиминарни поступак и које су одговарајуће за основ прелиминарног поступка подносилац захтева доставља измењени и ажурирани захтев за прелиминарни поступак у коме се разматрају само промене и везе са неизмењеним деловима. Подносилац захтева доставља измењени и ажурирани захтев за прелиминарни поступак у следећим случајевима:

- 1) у случају промене пројекта или методологије оцењивања које произлазе из већих безбедносних недостатака;
- 2) у случају промене прописа и основа за прелиминарни поступак; или
- 3) у случају било којих промена које је подносилац захтева својеволјно увео.

За издавање мишљења о приступу који је подносилац захтева предложио у захтеву за прелиминарни поступак плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

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

#### **Члан 27.**

Дирекција издаје дозволу за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ на обрасцу прописаном актом из става 5. овог члана, као и у облику решења, без додатних провера на основу декларације о усаглашености са одобреним типом возила.

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

Уз захтев за издавање дозволе из става 1. овог члана прилаже се документација која садржи:

- 1) доказе о извршеној верификацији свих подсистема од којих се возило састоји, односно сертификате о верификацији и декларације о верификацији у складу са чланом 19. овог закона;
- 2) доказе о техничкој усклађености подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу одговарајућих ТСИ и, према потреби, националних прописа;
- 3) доказе о безбедној интеграцији подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу одговарајућих ТСИ, националних прописа и заједничких безбедносних метода утврђених законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају;
- 4) доказе о техничкој усклађености возила са железничком инфраструктуром Републике Србије;

5) декларацију подносиоца захтева о усаглашености са одобреним типом возила.

У дозволи из става 1. овог члана наводи се:

1) подручје употребе;

2) вредности параметара утврђених у ТСИ и, ако је применљиво, у националним прописима, за проверу техничке усклађености између возила и подручја употребе;

3) усклађеност возила са одговарајућим ТСИ и националним прописима, који се односе на параметре из тачке 2) овог става;

4) услови за коришћење возила и друга ограничења.

Дирекција прописује начин и услове за издавање дозволе из става 1. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац дозволе за коришћење.

За издавање дозволе из става 1. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

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

#### **Члан 28.**

Возила за која је издата дозвола за коришћење у другој држави, која су потпуно усаглашена са свим ТСИ који обухватају све аспекте подсистема и нису предмет специфичних случајева, отворених питања или одступања од примене ТСИ, која се односе на техничку усклађеност возила и мреже, не подлежу издавању додатне дозволе за коришћење, под условом да се употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ.

За вучна возила из става 1. овог члана за која је издата дозвола за коришћење у другој држави, ако се не употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ, Дирекција издаје додатне дозволе за коришћење таквих возила у Републици Србији, на прописаном обрасцу и у облику решења.

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

Подносилац захтева доставља Дирекцији техничку документацију о возилу и предвиђеном подручју употребе на мрежи Републике Србије која садржи:

1) доказ да је за возило издата дозвола за коришћење у другој држави;

2) примерак техничке документације о возилу која прати декларацију о верификацији, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем читања и процене, ако те информације нису усклађене са одговарајућим ТСИ;

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

4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом,

систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштenu масу по осовини и остала ограничења мреже.

Дирекција при одлучивању о поднетом захтеву проверава техничку усклађеност возила и мреже, укључујући националне прописе који се примењују на отворена питања у циљу обезбеђења те усклађености.

Дирекција може да захтева достављање додатних информација, анализу ризика или спровођење испитивања на мрежи ради провере из става 5. овог члана.

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

Извештај о спровођењу испитивања на мрежи из става 7. овог члана Дирекцији доставља управљач инфраструктуре.

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

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

2) у року од месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата испитивања на мрежи, уколико су потребни.

Дозвола из става 1. овог члана садржи услове коришћења и друга ограничења, ако постоје.

Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе за коришћење у року прописаном ставом 9. овог члана, сматраће се да је за возило издата дозвола за коришћење после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.

Дирекција прописује начин и услове за издавање дозволе из става 2. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац дозволе за коришћење.

За издавање дозволе из става 2. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

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

#### **Члан 29.**

Дирекција издаје дозволу за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ на обрасцу прописаном актом из става 6. овог члана, као и у облику решења.

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

Уз захтев за издавање дозволе из става 1. овог члана прилаже се документација која садржи:

1) доказе о извршеној верификацији свих подсистема од којих се возило састоји, односно сертификате о верификацији и декларације о верификацији у складу са чланом 20. овог закона;

2) доказе о техничкој усклађености подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу одговарајућих националних прописа;

3) доказе о безбедној интеграцији подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу одговарајућих националних прописа и заједничких безбедносних метода утврђених законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају;

4) доказе о техничкој усклађености возила са железничком инфраструктуром Републике Србије;

5) декларацију подносиоца захтева о усаглашености са одобреним типом возила.

У дозволи из става 1. овог члана наводи се:

1) подручје употребе;

2) вредности параметара утврђених у националним прописима, за проверу техничке усклађености између возила и подручја употребе;

3) усклађеност возила са одговарајућим националним прописима, који се односе на параметре из тачке 2) овог става;

4) услови за коришћење возила и друга ограничења.

Изузетно од става 1. овог члана, за возила која су била у експлоатацији до 5. маја 2005. године и у власништву привредног субјекта регистрованог у Републици Србији, а за која власник односно ималац возила не може да прибави дозволу за коришћење ради уписа возила у Национални регистар железничких возила, Дирекција издаје дозволу за коришћење ако је подносилац захтева приложио:

1) доказ о власништву;

2) техничку документацију која садржи:

(1) технички опис са диспозиционим цртежом возила,

(2) основне техничке и експлоатационе карактеристике,

(3) конструктивне цртеже потребне за одржавање,

(4) упутство за коришћење и одржавање,

(5) каталог резервних делова;

3) доказ да су возила одржавана:

(1) извештај са последње редовне оправке и извештај са периодичног прегледа највишег ранга, који се врши на сваких 12 месеци, извршеног у складу са роковима прописаним у досијеу о одржавању,

(2) ако досије о одржавању није формиран - извештај са последње редовне оправке не старији од пет година и извештај са периодичног прегледа највишег ранга према документацији из тачке 2) подтачка (4) овог става, коме није истекао рок важности,

(3) ако је од последње редовне оправке прошло мање времена од времена потребног за обављање наредног периодичног прегледа највишег ранга - извештај са последње редовне оправке;

4) извештај о извршеном техничком прегледу који садржи позитивно мишљење о функционалној исправности и способности возила за безбедну употребу у саобраћају.

Дирекција прописује начин и услове за издавање дозволе из става 1. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац дозволе за коришћење.

За издавање дозволе из става 1. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

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

#### **Члан 30.**

Возила која су одобрена за коришћење у другој држави, а која нису усаглашена са ТСИ, морају да имају додатну дозволу за коришћење у Републици Србији, коју издаје Дирекција на обрасцу прописаном актом из става 12. овог члана, као и у облику решења.

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

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

Документација из става 2. овог члана садржи:

1) доказе да је коришћење возила одобрено у другој држави заједно са документацијом примењеном у поступку, у циљу доказивања да возило испуњава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о коришћеним или одобреним одступањима;

2) техничке податке, програм одржавања и експлоатационе карактеристике, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене;

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

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

Дирекција прописује основне параметре које је потребно проверити у вези са издавањем додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ.

Дирекција на својој интернет страници објављује листу националних прописа у вези са параметрима из става 5. овог члана.

Докази из става 3. тач. 1) и 2) овог члана могу да се оспоре једино ако Дирекција докаже постојање значајног ризика за безбедност.

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

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



Извештај о спровођењу испитивања на мрежи из става 9. овог члана Дирекцији доставља управљач инфраструктуре.

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

1) у року од четири месеца након достављања докумената из става 3. овог члана;

2) у року од два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата испитивања на мрежи.

Дозвола из става 1. овог члана садржи услове коришћења и друга ограничења, ако постоје.

Дирекција прописује начин и услове за издавање дозволе из става 1. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац дозволе за коришћење.

За издавање дозволе из става 1. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

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

##### **Члан 31.**

Додатна дозвола за коришћење возила не издаје се:

1) за возила одобрена у другим државама пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ која носе ознаку RIC или RIV;

2) за половна возила из тачке 1) овог члана која се увозе.

#### **Заједничке одредбе о издавању дозвола за коришћење возила**

##### **Члан 32.**

Дирекција у року од месец дана од дана пријема захтева за издавање дозвола из чл. 27 – 30. овог закона обавештава подносиоца захтева да је документација потпуна или тражи одговарајуће додатне информације, за чије достављање одређује разуман рок.

Дирекција издаје дозволе из става 1. овог члана или доноси решење о одбијању издавања дозвола из чл. 27. и 29. овог закона најкасније у року од четири месеца од пријема свих одговарајућих информација.

За издавање дозвола из става 1. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

Решење о одбијању захтева за издавање дозвола из става 1. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дирекција прописује начин и услове за издавање дозвола из става 1. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозвола, начин израде и садржину извештаја о процени примљене документације, начин поступања у случају измена на возилу за које је већ издата дозвола за коришћење, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозвола, садржину и образац дозволе за коришћење возила у међународном и унутрашњем саобраћају и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем.

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

Ималац дозволе одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен у дозволи за коришћење.

Одредбе члана 26. ст. 19 – 27. овог закона сходно се примењују на издавање дозвола за коришћење возила.

### **Провере пре употребе одобрених возила**

#### **Члан 33.**

Железнички превозник пре него што употреби возило проверава да ли је:

1) за возило издата дозвола за коришћење у складу са чл. 27-30. овог закона и да ли је возило прописно регистровано;

2) возило усклађено са трасом на основу регистра инфраструктуре, релевантних ТСИ-ја или било којих релевантних информација које управљач инфраструктуре мора да достави без накнаде и у разумном року, ако регистар инфраструктуре не постоји или је непотпун;

3) возило правилно уврштено у састав воза у коме ће саобраћати, узимајући у обзир:

(1) одредбе закона којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и прописа донетих на основу њега,

(2) одговарајуће процедуре из свог система за управљање безбедношћу прописаног законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају,

(3) одредбе ТСИ Регулације и управљање саобраћајем.

Железнички превозник може, у циљу провере из става 1. тачка 2) овог члана, да спроведе потребна испитивања у сарадњи са управљачем инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре, у консултацији са подносиоцем захтева, омогућава спровођење свих потребних испитивања у року од три месеца од дана пријема захтева подносиоца.

### **Неусклађеност возила или типова возила са основним захтевима**

#### **Члан 34.**

Када железнички превозник током употребе утврди да возило које користи не испуњава неки од основних захтева, предузима потребне корективне мере како би осигурао усклађеност тог возила са основним захтевима. Осим тога, може да обавести Дирекцију о предузетим мерама.

Ако железнички превозник има доказ да је неусклађеност постојала већ у тренутку издавања дозволе за коришћење возила, о томе обавештава Дирекцију.

Ако Дирекција утврди у оквиру поступка надзора прописаног законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају да возило или тип возила, за које је издала дозволу за коришћење, када се употребљава у складу с његовом наменом, не испуњава неки од основних захтева, о томе обавештава железничког превозника који употребљава то возило или тип возила и од њега тражи да предузме потребне корективне мере како би обезбедио усклађеност тог возила или тих возила са основним захтевима.

У случају из става 3. овог члана, Дирекција обавештава Агенцију и заинтересована национална тела за безбедност из држава чланица Европске

уније, укључујући тела у чијим државама је у току поступак издавања дозвола за коришћење возила истог типа.

У случају из става 3. овог члана Дирекција обавештава заинтересована национална тела за безбедност из држава уговорница OTIF-а, укључујући тела у чијим државама је у току поступак издавања дозвола за коришћење возила истог типа.

Када корективне мере из ст. 1. и 3. овог члана које је применио железнички превозник не обезбеде усклађеност са основним захтевима и та неусклађеност доведе до озбиљног безбедносног ризика, Дирекција у оквиру надзора из става 3. овог члана може решењем да наложи привремене безбедносне мере као што је суспензија дозволе за тип возила или суспензија дозволе за коришћење возила.

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

Дирекција у случајевима из става 6. овог члана, после преиспитивања делотворности мера предузетих ради уклањања озбиљног безбедносног ризика, може да одлучи да решењем одузме или измени дозволу за коришћење возила или дозволу за тип возила, када се докаже да у тренутку издавања дозволе није био испуњен одређени основни захтев.

Дирекција о одлуци из става 8. овог члана обавештава носиоца дозволе за коришћење возила односно носиоца дозволе за тип возила.

Решење из става 8. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дирекција о одузетим дозволама за коришћење возила одмах обавештава Агенцију и образлаже своју одлуку.

Одлука Дирекције о одузимању дозволе за коришћење уноси се у регистар возила из члана 47. овог закона.

Дирекција у случају одузимања дозволе за тип возила подноси пријаву за унос у Европски регистар одобрених типова возила из члана 48. овог закона.

Дирекција обавештава све железничке превознике који користе возила истог типа као што је возило или тип који подлеже одузимању дозволе. Железнички превозници проверавају да ли њихова возила имају исти проблем неусклађености са основним захтевима. У том случају, примењује се поступак прописан овим чланом.

Возило за које је одузета дозвола за коришћење не сме да се користи.

Када се одузме дозвола за тип возила, возила која одговарају том типу не смеју да се стављају на тржиште, а ако су већ стављена на тржиште морају да се повуку са тржишта.

Нова дозвола за коришћење појединачних возила може се тражити у складу са чл. 27 - 30. овог закона, а нова дозвола за тип возила може се тражити у складу са чланом 26. овог закона.

Ако је у случајевима из ст. 1-3. овог члана неусклађеност с основним захтевима ограничена на део подручја употребе предметног возила и ако је та неусклађеност постојала већ у тренутку издавања дозволе за коришћење, дозвола за коришћење се мења тако да се из ње искључе одређени делови подручја употребе.

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

### **Члан 35.**

Дирекција, осим у случајевима из члана 34. овог закона, одузима дозволу за коришћење уколико се надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача инфраструктуре или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди:

1) да железничко возило више није у складу са:

(1) ТСИ или националним прописима,

(2) одобреним одступањима у складу са чланом 11. овог закона,

(3) прописима о конструкцији или опреми наведеним у Конвенцији о међународним железничким превозима (COTIF) - Додатку Ц - Правилник о међународном железничком превозу опасне робе (RID);

2) да ималац није испунио захтев Дирекције да исправи недостатке у прописаном року;

3) да се не поштују услови коришћења или ограничења наведени у дозволи.

Дирекција суспендује дозволу за коришћење уколико се:

1) надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача инфраструктуре или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди да се одржавање железничког возила не врши у складу са досијеом о одржавању, ТСИ, националним прописима, прописима о конструкцији и опреми наведеним у Конвенцији о међународним железничким превозима (COTIF) - Додатку Ц - Правилник о међународном железничком превозу опасне робе (RID) или уколико се не поштују прописани рокови за одржавање;

2) у случају тешког оштећења железничког возила не испуни налог Дирекције за стављање возила на увид.

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

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

О повлачењу железничког возила из саобраћаја (касација и сл.) ималац возила обавештава Дирекцију без одлагања, а најкасније у року од осам дана од дана повлачења из саобраћаја.

Дозвола за коришћење постаје неважећа од дана обавештавања Дирекције о повлачењу железничког возила из саобраћаја, у складу са ставом 5. овог члана.

## **Обнављање или унапређење структурног подсистема**

### **Члан 36.**

У случају обнове или унапређења структурног подсистема наручилац или произвођач доставља Дирекцији документацију која садржи опис пројекта, а Дирекција у року од месец дана обавештава наручиоца или произвођача да ли је документација комплетна или тражи додатне информације, одређујући довољан рок за њихово достављање.

Дирекција одлучује, узимајући у обзир план имплементације ТСИ за Републику Србију, да ли обим радова захтева нову дозволу за коришћење структурног подсистема или нову дозволу за коришћење возила.

Нова дозвола за коришћење структурног подсистема потребна је увек када:

- 1) због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности тог подсистема;
- 2) то захтевају одговарајуће ТСИ;
- 3) се измене вредности параметара дефинисаних у ТСИ/националним прописима на основу којих је већ издата дозвола за коришћење;
- 4) то захтева план имплементације ТСИ за Републику Србију.

У случају из става 2. овог члана, Дирекција је дужна да одлучи најкасније у року од четири месеца након што наручилац или произвођач достави захтевану документацију.

Ако је потребно да се изда нова дозвола за коришћење, а да се приликом њеног издавања ТСИ не примене у потпуности, Дирекција доставља информације Европској комисији о:

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

За промене већ одобреног возила које су повезане са заменом у оквиру одржавања није потребна нова дозвола за коришћење.

Све друге промене возила анализирају се и категоришу у складу са чланом 26. став 14. овог закона.

Ако лице које управља променама на већ одобреном возилу категорисаним у складу са чланом 26. став 14. тач. 2) и 3) овог закона није носилац дозволе за тип возила, оно мора да:

- 1) оцени одступања од техничке документације која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема;
- 2) утврди да ни један од критеријума утврђених у ставу 3. овог члана није испуњен;
- 3) ажурира техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема;
- 4) обавести Дирекцију, као издаваоца дозволе за коришћење, о променама.

Дирекција може у року од четири месеца од дана пријема обавештења из става 8. овог члана да донесе решење којим се налаже подношење захтева за издавање дозволе за коришћење у случају погрешне категоризације или непотпуних информација.

Свака промена возила подлеже управљању конфигурацијом за које је одговоран ималац возила или субјект којег је именовано.

## **IV. ТЕЛО ЗА ОЦЕЊИВАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ**

### **Услови које мора да испуни пријављено тело за оцењивање усаглашености**

#### **Члан 37.**

Пријављено тело има својство правног лица.

Пријављено тело способно је да обавља све послове оцењивања усаглашености прописане одговарајућим ТСИ за које је пријављено, без обзира на то да ли пријављено тело непосредно обавља послове за које пријављено или се ти послови обављају у његово име, а пријављено тело је одговорно за њихово обављање.

У сваком тренутку, за сваки посебни поступак оцењивања усаглашености и сваку врсту или категорију производа за које је пријављено, пријављено тело мора да има на располагању:

1) потребно особље са техничким знањем и довољним и одговарајућим искуством за обављање послова оцењивања усаглашености;

2) одговарајуће описе поступака у складу са којима се оцењивање усаглашености спроводи, а којима осигурава транспарентност и способност примене тих поступака. Мора да има и успостављена одговарајућа правила и поступке за одвајање послова које обавља као пријављено тело од других активности;

3) одговарајуће поступке за обављање активности којима води рачуна о величини привредног друштва, сектору у којем делује, његовој структури, степену сложености технологије производа и масовној или серијској природи производног процеса;

4) средства потребна за обављање техничких и административних послова повезаних са пословима оцењивања усаглашености на примерен начин и мора да има приступ потребној опреми или постројењима.

Пријављено тело је осигурано од одговорности.

Особље пријављеног тела мора да чува као пословну тајну све информације добијене приликом обављања послова на основу одговарајућих ТСИ или прописа Републике Србије.

Пријављена тела учествују у одговарајућим активностима стандардизације и активностима координационе групе пријављених тела Европске уније или обезбеђују да је њихово особље које спроводи оцењивање усаглашености обавештено о тим активностима.

Тела која су пријављена за оцењивање усаглашености пружног дела и/или дела у возилу подсистема контрола, управљање и сигнализација учествују у активностима групе за ERTMS (Европски систем за управљање железничким саобраћајем) Европске уније или обезбеђују да је њихово особље које спроводи оцењивање усаглашености обавештено о тим активностима.

Пријављено тело мора да испуњава захтеве прописане у ст. 1 - 5. овог члана и у чл. 38. и 39. овог закона.

#### **Непристраност пријављеног тела**

#### **Члан 38.**

Пријављено тело има својство екстерног тела и независно је од организације произвођача чији производ оцењује.

Тело које припада пословној асоцијацији или струковном савезу који представља привредна друштва укључена у пројектовање, производњу, испоруку, склапање, употребу или одржавање производа које то тело оцењује, може се сматрати телом за оцењивање усаглашености само под условом да је доказана његова независност и непостојање сукоба интереса.

Пријављено тело, његово руководство и особље одговорно за спровођење оцењивања усаглашености не смеју бити пројектант, произвођач, добављач, уграђивач, купац, власник, корисник или одржавалац производа које оцењују, као ни овлашћени заступник било које од тих странака. То не искључује употребу оцењених производа који су потребни за рад пријављеног тела или употребу таквих производа за личну намену.

Пријављено тело, његово руководство и особље одговорно за спровођење оцењивања усаглашености нису директно укључени у пројектовање, производњу или градњу, стављање на тржиште, уграђивање, употребу или одржавање производа чију усаглашеност оцењују и не учествују у тим активностима. Не учествују у било каквој активности која може да буде у сукобу с независношћу њихове процене у односу на послове оцењивања усаглашености за које су пријављени, а нарочито у случају услуга саветовања.

Пријављено тело обезбеђује да активности његових огранака или подизвођача не утичу на поверљивост, објективност или непристраност њиховог оцењивања усаглашености.

Пријављено тело и његово особље спроводе активности оцењивања усаглашености на највишем степену професионалности и потребне техничке стручности у одређеном подручју, без притисака и подстицаја, нарочито финансијских, који би могли утицати на њихову процену или резултате њихове оцене усаглашености, посебно у вези са лицима или групама лица које су заинтересоване за резултате тих активности.

### **Особље пријављеног тела**

#### **Члан 39.**

Особље одговорно за спровођење активности оцењивања усаглашености има следеће вештине:

- 1) добру техничку и стручну оспособљеност којом су обухваћене све активности оцењивања усаглашености за које је тело за оцењивање усаглашености пријављено;
- 2) задовољавајуће познавање захтева повезаних са оцењивањима која спроводе и одговарајуће овлашћење за спровођење тих оцењивања;
- 3) одговарајуће знање о основним захтевима, примењеним хармонизованим стандардима и одговарајућим одредбама међународног права и разумевање тих захтева, стандарда и одредаба;
- 4) способност израде потврда, белешки и извештаја којима се доказује да су оцењивања спроведена.

Накнада за рад руководства и особља које спроводи оцењивање не зависи од броја спроведених оцењивања нити од резултата оцењивања.

### **Подизвођачи и огранци пријављеног тела**

#### **Члан 40.**

Ако пријављено тело додели уговором подизвођачу одређене послове повезане са оцењивањем усаглашености или се определи да те послове обави његов огранак, оно обезбеђује да подизвођач или огранак испуњава захтеве

прописане чл. 37 - 39. овог закона и о томе на одговарајући начин обавештава тело које спроводи пријављивање.

Пријављено тело преузима пуну одговорност за послове које обављају подизвођачи или огранци, без обзира на то где им је седиште.

Активности пријављеног тела могу се доделити подизвођачу или их може обавити огранак само уз пристанак клијента.

Пријављено тело ставља на располагање телу које спроводи пријављивање одговарајућа документа која се односе на оцењивање квалификација подизвођача или огранака и послова које они обављају у складу са одговарајућим ТСИ.

### **Акредитована интерна тела**

#### **Члан 41.**

Подносиоци захтева могу користити акредитована интерна тела за оцењивање усаглашености ради спровођења поступака одређених у модулима СА1 и СА2, који су прописани Јединственим техничким прописима – Поступци оцене (модули) које доноси OTIF.

Интерно тело представља посебан и издвојен део организације подносиоца захтева који не учествује у пројектовању, производњи, испоруци, уградњи, употреби или одржавању производа које оцењује.

Акредитовано интерно тело испуњава следеће захтеве:

- 1) акредитовано је од стране Акредитационог тела Србије;
- 2) тело и његово особље су препознатљиви на организационом нивоу унутар привредног друштва, имају методе извештавања којима се обезбеђује њихова непристраност и то доказују Акредитационом телу Србије;
- 3) тело и његово особље нису одговорни за пројектовање, производњу, испоруку, уградњу, рад или одржавање производа које оцењују и не обављају активности које би могле да буду у сукобу са независношћу њихове оцене у односу на њихове активности оцењивања;
- 4) тело пружа своје услуге искључиво привредном друштву чији је део.

Акредитовано интерно тело се не пријављује. Информације о његовој акредитацији пружа привредно друштво чији је део или Акредитационо тело Србије обавештава тело које спроводи пријављивање на његов захтев.

### **Идентификациони бројеви и списак пријављених тела**

#### **Члан 42.**

Додељивање идентификационих бројева и објављивање списка пријављених тела обавља се у складу са одредбама OTIF-а.

### **Оперативне обавезе пријављеног тела**

#### **Члан 43.**

Пријављено тело спроводи оцењивање усаглашености у складу са поступцима оцењивања усаглашености прописаним у одговарајућим ТСИ.

Оцењивање усаглашености спроводи се на пропорционални начин тако да се избегну непотребна оптерећења привредних субјеката. Пријављено тело при обављању својих активности води рачуна о величини привредног друштва, сектору у којем оно делује, његовој структури, степену сложености технологије



производа који се оцењује и масовној или серијској природи производног процеса.

Ако пријављено тело утврди да произвођач не испуњава захтеве прописане у одговарајућој ТСИ, одговарајућим хармонизованим стандардима или техничким спецификацијама, захтева да произвођач предузме одговарајуће корективне мере и не издаје сертификат о усаглашености.

Ако пријављено тело током праћења усаглашености после издавања сертификата утврди да производ више није у складу са одговарајућим ТСИ или одговарајућим хармонизованим стандардима или техничким спецификацијама, захтева да произвођач предузме одговарајуће корективне мере и, ако је потребно, ограничава, суспендује или одузима сертификат.

Ако корективне мере нису предузете или немају потребан ефекат, пријављено тело може да ограничи, суспендује или одузме издате сертификате.

### **Пружање информација**

#### **Члан 44.**

Пријављено тело обавештава тело које спроводи пријављивање о:

- 1) сваком одбијању, ограничавању, суспензији или одузимању сертификата;
- 2) свим околностима које утичу на обим и услове за пријављивање;
- 3) сваком захтеву за обавештавање који је примило од тржишне инспекције у вези с активностима оцењивања усаглашености;
- 4) на захтев, о активностима оцењивања усаглашености спроведеним на подручју за које је пријављено и свакој другој спроведеној активности, укључујући прекограничне активности и уговоре с подизвођачима.

Надлежним националним телима за безбедност држава чланица Европске уније, доставља се обавештење о сваком одбијању, ограничавању, суспензији или одузимању сертификата из става 1. тачка 1) овог члана.

Надлежним националним телима за безбедност држава уговорница ОТИФ-а, доставља се обавештење о сваком одбијању, ограничавању, суспензији или одузимању сертификата из става 1. тачка 1) овог члана.

Пријављено тело доставља другим пријављеним телима, која спровode сличне активности оцењивања усаглашености којима је обухваћена иста врста производа, одговарајуће информације о питањима у вези са негативним и, на захтев, позитивним резултатима оцењивања усаглашености.

Пријављено тело доставља Агенцији сертификате о верификацији подсистема, сертификате о усаглашености чинилаца интероперабилности и сертификате о погодности за употребу чинилаца интероперабилности.

### **Размена најбоље праксе и координација пријављених тела**

#### **Члан 45.**

Министарство надлежно за послове техничких прописа, стандардизације, акредитације и метрологије, које је одговорно за пријављивање тела за оцену усаглашености, сарађује са институцијама надлежним за послове техничких прописа, стандардизације, акредитације и метрологије из држава чланица Европске уније у циљу размене најбоље праксе.

Министарство надлежно за послове техничких прописа, стандардизације, акредитације и метрологије, које је одговорно за пријављивање тела за оцену усаглашености, сарађује са институцијама надлежним за послове техничких прописа, стандардизације, акредитације и метрологије из држава уговорница ОТИФ-а у циљу размене најбоље праксе.

Пријављена тела сарађују међусобно у циљу одговарајуће координације.

### **Именовано тело**

#### **Члан 46.**

Одредбе чл. 37 - 41. овог закона сходно се примењују на именовано тело, осим:

1) у погледу вештина које особље именованог тела мора да има у складу с чланом 39. став 1. тачка 3) овог закона, с тим да именовано тело мора да има одговарајуће знање о праву Републике Србије и разумевање тог права;

2) у погледу документације коју се ставља на располагање телу које спроводи пријављивање у складу са чланом 40. став 4. овог закона, именовано тело дужно је да укључи документе који се односе на рад који су обавили подизвођачи или огранци у складу са одговарајућим националним прописима.

Оперативне обавезе прописане чланом 43. овог закона примењују се и на именована тела, осим ако се те обавезе односе на националне прописе уместо на ТСИ.

Обавеза обавештавања прописана чланом 44. став 1. овог закона примењује се и на именовано тело које на одговарајући начин обавештава Дирекцију.

## **V. РЕГИСТРИ ВОЗИЛА И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

### **Регистар железничких возила**

#### **Члан 47.**

Дирекција води Национални регистар железничких возила.

Имаоци возила свих врста за која је издата дозвола за коришћење дужни су да пре прве употребе возила без одлагања Дирекцији поднесу захтев за упис у регистар из става 1. овог члана.

Број возила под којим се уписује у регистар из става 1. овог члана додељује Дирекција.

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

Спецификација регистра возила прописана је у складу са Конвенцијом о међународним превозима железницама (COTIF).

Упис у регистар се обавља на основу попуњеног захтева, чији образац је дат спецификацијом из става 5. овог члана.

За упис у регистар возила плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

## **Достављање података за Европски регистар одобрених типова возила**

### **Члан 48.**

Дирекција доставља Агенцији податке о свим одобреним типовима возила.

Дирекција доставља Агенцији податке и о свим измењеним, суспендованим или повученим дозволама за тип.

## **Регистар инфраструктуре**

### **Члан 49.**

Управљач инфраструктуре доставља Агенцији податке о подсистемима инфраструктура, енергија и контрола, управљање и сигнализација (пружни део) за Регистар инфраструктуре и одговоран је за тачност, потпуност, доследност и ажурирање тих података и њихово благовремено достављање.

Дирекција доставља управљачу инфраструктуре смернице за потребе достављања података из става 1. овог члана.

## **VI. ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР**

### **Члан 50.**

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

Поверава се аутономној покрајини на њеној територији вршење послова инспекцијског надзора над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона.

На поступак вршења инспекцијског надзора примењују се одредбе закона који уређује инспекцијски надзор, ако овим законом није другачије прописано.

### **Члан 51.**

У вршењу инспекцијског надзора инспектор има право и дужност да проверава да ли се железнички саобраћај врши на начин и под условима утврђеним овим законом, другим прописима и општим актима којима се уређује интероперабилност у железничком саобраћају.

### **Члан 52.**

У вршењу инспекцијског надзора инспектор је овлашћен да:

1) забрани употребу појединачних или више структурних подсистема или њихових делова и нареди да се отклоне неправилности због којих је изрекао забрану употребе;

2) забрани извршење налога који су противни одредбама овог закона, других прописа и општих аката којима се уређује интероперабилност у железничком саобраћају и нареди отклањање недостатака који су проузроковани тим налозима.

### **Члан 53.**

Инспектор, у вршењу инспекцијског надзора носи службено одело и службену легитимацију.

Министар надлежан за послове саобраћаја прописује изглед и коришћење службеног одела и садржину и образац службене легитимације инспектора.

#### **Члан 54.**

Привредно друштво или друго правно лице над којим се врши инспекцијски надзор, дужно је да инспектору омогући несметано вршење инспекцијског надзора и да без одлагања омогући увид у захтевану документацију и податке, као и несметан приступ објектима, средствима или особљу.

Лица из става 1. овог члана дужна су да изврше инспекцијске мере наложене на основу инспекцијског надзора из става 1. овог члана.

#### **Члан 55.**

Ако је инспектор, приликом вршења инспекцијског надзора, издао усмено наређење или изрекао усмену забрану, решење о том наређењу или забрани доставиће у року од три дана од дана издавања усменог наређења, односно изрицања усмене забране, управљачу инфраструктуре, железничком превознику, привредном друштву или другом правном лицу на које се то решење односи.

#### **Члан 56 .**

Против решења инспектора може се изјавити жалба министру надлежном за послове саобраћаја у року од 15 дана од дана достављања писаног решења.

Жалба одлаже извршење решења.

Изузетно од става 2. овог члана, жалба не одлаже извршење решења када је неопходно предузимање хитних мера ради спречавања или отклањања опасности по живот или здравље људи, имовину, права и интересе запослених и радно ангажованих лица, привреду, животну средину, биљни или животињски свет, јавне приходе, несметан рад органа и организација, комунални ред или безбедност, што се посебно образлаже у решењу.

### **VII. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ**

#### **Члан 57.**

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

1) не достави министарству надлежном за послове саобраћаја списак пројеката који се налазе у поодмаклој фази развоја (члан 11. став 3);

2) забрањује, ограничава или спречава стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који су произведени у складу са овим законом или захтева поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларације о усаглашености и погодности за употребу (члан 12. став 3);

3) забрањује, ограничава или омета изградњу, пуштање у рад и експлоатацију структурних подсистема који чине део железничког система и испуњавају основне захтеве или захтева поновно обављање провера које су већ извршене (члан 18. став 1);

4) не дозволи пријављеном телу одговорном за проверу производње право приступа свим градилиштима, складиштима, производним погонима, постројењима за префабрикацију и испитивање и сличним објектима или не да

на увид сву потребну документацију која се односи на подсистем (члан 19. став 24);

5) не врши периодичне провере у складу са чланом 19. став 25. овог закона;

6) пусти у рад и користи на железничким пругама Републике Србије стабилне подсистеме, без дозволе за коришћење (члан 24. став 1);

7) користи структурне подсистеме супротно условима коришћења и ограничењима наведеним у дозволи за коришћење (члан 24. став 1. и члан 25. став 1);

8) користи стабилне подсистеме супротно условима коришћења и ограничењима наведеним у дозволи за коришћење стабилних подсистема (члан 24. став 9);

9) користи возила без појединачне дозволе за коришћење (члан 26. став 7);

10) не изради нову верзију типа возила или нову верзију варијанте типа возила (члан 26. став 15);

11) не изради нови тип возила и не поднесе захтев за одобрењем новог типа возила (члан 26. став 17);

12) користи возила супротно условима коришћења и ограничењима наведеним у дозволи за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ (члан 27. став 1);

13) користи возила супротно условима коришћења и ограничењима наведеним у додатној дозволи за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ (члан 28. став 10);

14) користи возила супротно условима коришћења и ограничењима наведеним у дозволи за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ (члан 29. став 1);

15) користи возило без додатне дозволе за коришћење у Републици Србији (члан 30. став 1);

16) користи возила супротно условима коришћења и ограничењима наведеним у додатној дозволи за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ (члан 30. став 11);

17) без одлагања, а најкасније у року од осам дана не обавести Дирекцију о повлачењу возила из саобраћаја (члан 35. став 5);

18) обнови или унапреди структурни подсистем, а претходно не достави Дирекцији документацију која садржи опис пројекта ради евентуалног прибављања нове дозволе за коришћење структурног подсистема или нове дозволе за коришћење возила (члан 36. став 1);

19) не поднесе захтев Дирекцији за упис у Национални регистар железничких возила (члан 47. став 2);

20) ако правовремено не достави податке чим буду доступни или достави погрешне, непотпуне или недоследне податке у РИНФ или не врши њихово ажурирање (члан 49. став 4);

21) ако не поступи по налогу инспектора (члан 52).

Новчаном казном од 5.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице или одговорно лице у правном лицу за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 10.000 до 500.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

#### **Члан 58.**

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

1) не поднесе Министарству захтев за одступање или не приложи документе из члана 11. став 5. овог закона;

2) не састави декларацију о усаглашености или декларацију о погодности за употребу (члан 14. став 1);

3) не поступи по мерама које је наложила Дирекција (члан 15. став 1);

4) ако је издало сертификат о усаглашености и ако је саставило декларацију о усаглашености за чинилац интероперабилности који није усклађен са основним захтевима (члан 14. став 1);

5) не води евиденцију о издатим сертификатима о усаглашености и сертификатима о погодности за употребу (члан 17. став 4);

6) не поступи по мерама које је наложила Дирекција (члан 17. став 9);

7) не обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема (члан 19. став 10);

8) не обезбеди извршење испитивања у складу са чланом 28. став 6. овог закона;

9) не обезбеди извршење испитивања у складу са чланом 30. став 7. овог закона;

10) не означи возило бројем који му је додељен (члан 32. став 7);

11) не изврши провере пре употребе возила (члан 33. став 1);

12) без одлагања не пријави Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или одлуку о престанку регистрације возила (члан 47. став 4).

Новчаном казном од 5.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице или одговорно лице у правном лицу за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 10.000 до 500.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

### **VIII. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**

#### **Именовање тела за оцењивање усаглашености**

##### **Члан 59.**

До именовања тела за оцењивање усаглашености, послове именованог тела из чл. 17. и 20. овог закона обављаће Дирекција.

#### **Додатна дозвола за коришћење возила**

##### **Члан 60.**

Додатна дозвола за коришћење возила не издаје се за возила која су одобрена за саобраћај и обележена у складу са споразумима између железничких превозника из Републике Србије и железничких превозника из других држава закључених пре 5. децембра 2013. године.

## **Подзаконски прописи**

### **Члан 61.**

Прописи за извршавање овог закона биће донети у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења прописа из става 1. овог члана примењиваће се прописи донети на основу Закона о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 16/22 – аутентично тумачење), ако нису у супротности са овим законом.

### **Техничке спецификације интероперабилности**

#### **Члан 62.**

До објављивања ТСИ из члана 9. став 4. овог закона у „Службеном гласнику Републике Србије” важиће ТСИ које је објавила Дирекција на својој интернет страници.

### **Дозволе за коришћење возила**

#### **Члан 63.**

Дозволе за коришћење возила издате до дана ступања на снагу овог закона остају на снази.

### **Започети поступци**

#### **Члан 64.**

Поступци који до дана ступања на снагу овог закона нису окончани, окончаће се по одредбама прописа који је био на снази до дана ступања на снагу овог закона.

### **Захтев за одступање од примене ТСИ**

#### **Члан 65.**

До дана приступања Републике Србије Европској унији захтев за одступање из члана 11. став 5. овог закона, наручилац или његов овлашћени заступник подноси Министарству.

### **Престанак важења закона**

#### **Члан 66.**

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Закон о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 16/22 – аутентично тумачење).

### **Ступање на снагу**

#### **Члан 67.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим одредаба члана 11. ст. 3. и 4, члана 15. ст. 2. и 5, члана 19. ст. 13. и 31. тачка 1), члана 22, члана 23. ст. 2. и 3, члана 26. став 16, члана 34. ст. 4, 11. и 13, члана 36. став 5, члана 37. ст. 6. и 7, члана 44. ст. 2. и 5, члана 45. став 1, члана 48. и члана 49. које се примењују од дана приступања Републике Србије Европској унији.

## О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

### I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

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

### II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

У члану 7. Закона о министарствима („Службени гласник РС”, број 128/20), између осталог, прописано је да Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре обавља послове државне управе у области железничког саобраћаја, који се односе на: уређење и обезбеђење саобраћајног система; уређење и безбедност техничко-технолошког система саобраћаја; облигационе и својинско-правне односе; стратегију развоја саобраћаја, планове развоја и планове везане за организацију саобраћајног система и организацију превоза.

Важећи Закон о интероперабилности железничког система донела је Народна скупштина, на седници одржаној дана 25. маја 2018. године („Службени гласник РС”, број 41/18). Овај закон је у потпуности усклађен са Директивом Европског Парламента и Савета о интероперабилности железничког система у оквиру Заједнице од 17. јуна 2008. године (у наставку Директива о интероперабилности) којом се утврђују услови које је потребно задовољити за постизање интероперабилности у железничком систему Европе на начин усклађен са њеним одредбама. Ови се услови односе на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, унапређење, обнову, експлоатацију и одржавање делова овог система, као и на професионалне квалификације и здравствене и безбедносне услове за особље које учествује у експлоатацији и одржавању. Директива о интероперабилности има за циљ да постепено усклади техничке стандарде и друге процесе који регулишу набавку опреме и кретање возова на трансевропској мрежи. Уклањање техничких и процедуралних баријера, требало би да помогне напредак јединственог тржишта железничког сектора, смањи неефикасност, стимулише иновације и помогне у ревитализацији и побољшању конкурентности железничког транспорта. У железничком сектору, концепт интероперабилности треба да омогући континуални саобраћај возова на целој европској железничкој мрежи, за шта је потребна усклађеност карактеристика инфраструктуре и возила и ефикасно међусобно повезивање информационалних и комуникационалних система управљача инфраструктуре и оператора на мрежи. Поред тога, интероперабилност има велики утицај и на железничку индустрију, јер подстиче примену међусобно компатибилних компоненти и тиме ствара заједничко тржиште интероперабилне опреме. Примена Директиве би требало да помогне железничком сектору да повећа потражњу за својим услугама, повећања приходе и донесе бенефите путницима, корисницима услуга теретног саобраћаја и утиче на заштиту животне средине.

У току примене поменутог закона уочени су проблеми који су се, пре свега, односили на неразумевање материје интероперабилности. Поред тога, донета је нова Директива Европског парламента и Савета о интероперабилности железничког система у оквиру Заједнице од 26. маја 2016. године, због чега се јавила потреба за иницирањем измене важећег закона. Стриктним транспонувањем Директиве из 2016. године у овај закон стиче се јасан увид у материју коју овај закон обрађује. Циљ транспонувања је



обезбеђивање развоја и унапређивања интероперабилности на железници постепеног стварања унутрашњег тржишта опреме и услуга за изградњу, обнову, унапређење и експлоатацију железничког система, интероперабилност железничког система и др.

Захтеви Европске уније према државама, када је у питању област интероперабилности у железничком саобраћају, а који су спроведени кроз овај закон односе се на имплементирање техничких спецификација интероперабилности, овлашћења пријављеног тела, вођење регистра за железничка возила и инфраструктуру, дужност пријављивања националних прописа за безбедност Европској комисији и др.

Приликом израде радне верзије овог закона дефинисани су основни циљеви који су се желели постићи, односно услови које треба да испуни систем железнице у Републици Србији да би се обезбедила интероперабилност у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја. Концепт железничког система на којем се заснивају решења у Предлогу закона о интероперабилности железничког система састоји се од дефинисања и уређивања интероперабилности за конвенционални железнички систем и железнички систем великих брзина, структурних подсистема, чинилаца интероперабилности и елемента структурних подсистема, доношења техничких спецификација интероперабилности, оцене усаглашености и оцене погодности за употребу чинилаца интероперабилности и верификације структурних подсистема (инфраструктура, енергија), дозвола за коришћење структурних подсистема, као и националног регистра железничких возила, регистра одобрених типова железничких возила и регистра инфраструктуре, где је спецификација регистра прописана у COTIF.

Доношење овог закона, којим ће бити уређена област интероперабилности железнице утицаће на све заинтересоване стране у процесу одвијања железничког саобраћаја, а пре свега на управљача железничке инфраструктуре, железничке превознике, железничку индустрију (произвођаче и извођаче), органе државне управе, именована тела за оцену усаглашености, кориснике железничких услуга (грађани, привреда, шпедитери и др.), као и друге који учествују у процесу пружања услуга у железничком саобраћају.

Предлогом закона прецизирано је доношење подзаконских аката, чиме ће се извршити целовито правно уређивање области интероперабилности у железничком саобраћају. Овим Предлогом закона извршена је хармонизација са Директивом о интероперабилности чиме је отклоњена могућност неразумевања обавеза које проистичу из захтева директиве. Такође, Предлогом закона предвиђене су одредбе које се односе на издавање дозвола, сертификата и овлашћења које ће издавати Дирекција за железнице у складу са прописима Европске уније и прецизирана је улога Дирекције за железнице у свим поступцима које обавља у погледу интероперабилности. Такође, овим законом дато је овлашћење Дирекцији за железнице за доношење одређених прописа од значаја за интероперабилност железничког саобраћаја.

### **III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА**

Одредбама члана 1. Предлога закона дефинисан је предмет закона.

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

Одредбама чл. 3, 4, 5. и 6. Предлога закона прописана је подела железничког система, уређена подела сваког од система (конвенционалног железничког система и железничког система великих брзина), дефинисани елементи који чине железничку мрежу, одређено која возила спадају у

железничка возила, као и подела подсистема (структурни и функционални подсистеми).

Одредбама члана 7. Предлога закона прописана је примена захтева за обезбеђење интероперабилности.

Одредбама члана 8. Предлога закона прописани су основни и посебни захтеви интероперабилности, где је за опште захтеве прописана обавеза испуњења, док се посебни захтеви односе на поједине подсистеме.

Одредбама чл. 9, 10. и 11. Предлога закона уређен је појам Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ), појам и област примене ТСИ и одступање од примене ТСИ.

Одредбама чл. 12 - 15. Предлога закона прописано је стављање на тржиште чинилаца интероперабилности, усаглашеност и погодност за употребу, оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности као и неусаглашеност чинилаца интероперабилности са основним захтевима.

Одредбама члана 16. Предлога закона регулисана је Усаглашеност и погодност за употребу и чинилаца интероперабилности.

Одредбама члана 17. Предлога закона прописано је да оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема обавља именовано тело, обавезе именованог тела које се односи на обавезу вођења евиденције о издатим сертификатима, као и надлежност Дирекције до именовања тела за оцењивање усаглашености.

Одредбама члана 18. Предлога закона дефинисано је слободно кретање подсистема.

Одредбама члана 19. Предлога закона прописује се поступак верификације подсистема и декларацију о верификацији подсистема.

Одредбама члана 20. Предлога закона прописује се поступак верификације подсистема и декларацију о верификацији подсистема на које се примењују национални прописи.

Одредбама члана 21. Предлога закона регулише усаглашеност са ТСИ и националним железничким техничким прописима.

Одредбама члана 22. Предлога закона предвиђена је обавеза пријављивања националних прописа из области интероперабилности.

Одредбама члана 23. Предлога закона регулише поступак у случају неусклађености подсистема са основним захтевима.

Одредбама чл. 24 – 36. Предлога закона регулисано је издавање дозвола за коришћење стабилних подсистема, дозвола за коришћење мобилних подсистема, дозвола за тип возила, возила која су усклађена са ТСИ, издавање додатних дозвола за коришћење за возила која су усклађена са ТСИ, издавање дозвола за коришћење подсистема који нису усклађени са ТСИ, издавање дозвола за коришћење возила која нису усклађена са ТСИ, издавање додатних дозвола за коришћење возила која нису усклађена са ТСИ, изузеци од издавања додатне дозволе за коришћење возила, издавање дозвола за коришћење возила, обавезе железничког превозника у вези са проверама које је дужан да изврши пре употребе одобрених возила, неусклађеност возила или типова возила са основним захтевима, одузимање и суспензија дозволе за коришћење возила и обнављање или унапређење структурног подсистема.

Одредбама чл. 37- 40. Предлога закона предвиђени су услови које мора да испуни пријављено тело за оцењивање усаглашености, регулисана непристрасност пријављеног тела, наведене вештине које мора имати особље одговорно за спровођење активности оцењивања усаглашености, као и одговорност пријављеног тела уколико послове повезане са оцењивањем усаглашености повери подизвођачу или огранку.

Одредбама члана 41. Предлога закона регулише могућност подносиоца захтева да користе акредитована интерна тела за оцењивање усаглашености.

Одредбама члана 42. Предлога закона регулише активности Европске комисије односно Генералног секретара ОТИФ-а вези да додељивањем идентификационих бројева и списка пријављених тела.

Одредбама чл. 43 – 45. и Предлога закона регулише оперативне обавезе пријављеног тела, пружање информација, размену најбоље праксе и координацију пријављених тела.

Одредбама члана 46. Предлога закона предвиђена је сходна примена одредаба чл. 37-41. и на именовано тело.

Одредбама чл. 47. Предлога закона прописано је вођење регистара железничких возила.

Одредбама чл. 48. Предлога закона регулише успостављање и вођење регистра одобрених типова возила.

Одредбама члана 49. Предлога закона регулише регистар инфраструктуре.

Одредбама члана 50. Предлога закона прописан је инспекцијски надзор над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона.

Одредбама члана 51. Предлога закона прописана су права и дужности инспектора.

Одредбама чл. 52 и 53. Предлога закона прописана су овлашћења инспектора и обавезе у вези са службеним оделом и службеном легитимацијом.

Одредбама члана 54. Предлога закона су регулисане дужности привредних друштава и других правних лица над којима се врши инспекцијски надзор.

Одредбама члана 55. Предлога закона регулише поступак у случају издавања усменог наређења или изрицања усмене забране од стране инспектора.

Одредбама члана 56. Предлога закона предвиђена је могућност изјављивања жалбе министру против решења инспектора.

Одредбама чл. 57. и 58. Предлога закона установљена су кажњиви прекршаји, сходно диспозицијама прописаним у закону и одређене висине новчаних казни сходно закону којим су уређени прекршаји.

Одредбом члана 59. Предлога закона прописано је да ће Дирекција обављати послове тела за оцењивање усаглашености.

Одредбом члана 60. Предлога закона прописано је да се додатне дозволе за коришћење возила не издају за возила која су одобрена за саобраћај и обележена у складу са споразумима између железничких превозника из Републике Србије и железничких превозника из других држава закључених пре 5. децембра 2013. године.

Одредбом члана 61. Предлога закона је прописано да ће се прописи за извршавање овог закона бити донети у року од две године од дана ступања на снагу овог закона и наведени који ће се прописи примењивати до њиховог доношења.

Одредбом члана 62. Предлога закона предвиђено је да до објављивања ТСИ-ја из члана 9. став 4. овог закона у „Службеном гласнику Републике Србије” важиће ТСИ-ји које је објавила Дирекција на својој интернет страници.

Одредбом члана 63. Предлога закона је предвиђено да дозволе за коришћење возила које су издате до ступања на снагу закона – остају на снази.

Одредбом члана 64. Предлога закона је предвиђено је да поступци који су покренути пре ступања на снагу овог закона буду окончани по прописима који су важили до дана ступања на снагу овог закона.

Одредбом члана 65. Предлога закона прописано је да до дана приступања Републике Србије Европској унији захтев за одступање од ТСИ, наручилац или његов овлашћени заступник подноси Министарству.

Одредбом члана 66. Предлога закона је прописано да даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Закон о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС“, број 41/18).

Одредбом члана 67. Предлога закона регулисано је ступање на снагу предметног закона.

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

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

## Анализа ефеката

### ПРИЛОГ 2:

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

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

У областима која су предмет Предлога закона о интероперабилности железничког система (у даљем тексту: Предлог закона) прати се број издатих сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу елемената структурних подсистема, број издатих сертификата о верификацији структурних подсистема, број издатих дозвола за тип возила, број издатих дозвола за коришћење структурних подсистема (инфраструктурних и возила), као и број суспендованих или одузетих сертификата.

Наведени показатељи се прате са циљем праћења развоја железничког сектора, како у погледу одобравања нових подсистема (инфраструктуре и возила) тако и развоја пратеће индустрије.

Дирекција за железнице је од свог оснивања 2005. године до данас издала:

- 30 сертификата о усаглашености елемената структурних подсистема;
  - 5 сертификата о погодности за употребу елемената структурних подсистема;
  - 135 сертификата о верификацији железничких возила;
  - 36 дозвола за тип железничких возила;
  - 1673 дозвола за коришћење железничких возила која нису усаглашена са ТСИ;
  - 19 додатних дозвола за коришћење железничких возила која су усаглашена са ТСИ;
  - 131 додатних дозвола за коришћење железничких возила која нису усаглашена са ТСИ;
- У посматраном периоду није било суспензије или одузимања сертификата и дозвола.

Година	Дозволе за тип возила	Додатне за коришћење возила	Дозволе за коришћење подсистема	Возила уписана у регистар
2019.	/	24	18	279
2020.	1	38	2	1190

2021.	2	24	16	303
<b>Укупно</b>	<b>3</b>	<b>86</b>	<b>36</b>	<b>1772</b>

У посматраном периоду (2018-2022. година) превезено је укупно 19.996.222 путника и 50.037.600 тона робе и то према следећем распореду:

Година	Број путника	Количина робе
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
<b>УКУПНО</b>	<b>19.996.222</b>	<b>50.037.600</b>

Што се тиче показатеља који се односе на време задржавања возова на границама, треба истаћи да се не могу са прецизношћу дати подаци о чекању само из једног разлога, нпр. због техничке неусаглашености возова на границама. Генерално, времена задржавања на граничним прелазима треба посматрати са резервом, имајући у виду да су поред техничке неусаглашености, дуга времена задржавања могућа из бројних разлога: инфраструктурни радови, недостатак или ограничење капацитета тј. трасе у суседној држави, технологија обављања граничних процедура, административне процедуре код примопредаје возова (провера кочења и слично) или друга национална правила, царина) додатне провере на границама, царина и слично.

Просечна старост теретног колског парка „Србија Карго” а.д. износи 44 године, док просечна старост локомотивског возног парка „Србија карго” а.д. износи 42 године. Што се тиче стања возног парка у железничком путничком саобраћају, односно „Србија Воз” а.д, старосна структура вучних возила (обухваћене и дизел и електричне локомотиве, као и дизел и електро возови) се креће у границама између 30 и 50 година, док просечна старост путничких кола износи око 50 година.

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

У овој области релевантан документ јавне политике је тренутно важећи Закон о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, број 41/18).

Током примене овог закона уочени су одређени недостаци у погледу примене прописа ТСИ и националних прописа, пријављивања националних прописа Европској Комисији, вођења прописаних регистара возила и инфраструктуре, недовољно јасно дефинисаних услова које треба да испуни тело за оцењивање усаглашености и др.

Решења у закону су базирана на прописима ЕУ, конкретно Директиве о интероперабилности 2008/57, који такође наведену проблематику нису довољно прецизно дефинисали, недовољног правног основа за потпуно уређење материје подзаконским актима и др.

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

Национални програм за усвајање правних тековина Европске уније, односно његов план доношења прописа за период 2022-2025, као и Одлука о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године.

Приликом израде Предлога закона су биле узете у обзир основне смернице из Одлуке о Националном програму јавне железничке инфраструктуре у оном делу који се односи на планове развоја техничких перформанси инфраструктуре у складу са европским стандардима интероперабилности.

Поред тога, важећи пропис јавних политика у области од значаја за промену која се предлаже јесте тренутно важећи Закон о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, број 41/18), којим се уређују услови које треба да испуни железнички систем у Републици Србији у циљу постизања његове интероперабилности путем дефинисања оптималног нивоа техничке усклађености, олакшања, побољшања и развоја услуга железничког превоза. Ти услови се односе на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, унапређење, обнову, експлоатацију и одржавање делова железничког система, као и на стручне квалификације, здравствене и безбедносне услове који се примењују на особље које учествује у експлоатацији и одржавању железничког система.

Предлог закона је у складу са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске Уније усаглашен са четвртим железничким пакетом, конкретно са Директивом (ЕУ) 2016/797 о интероперабилности железничког система у оквиру Европске уније, чиме ће се отклонити уочени недостаци у важећем закону и створити услови за унапређење интероперабилности и ефикасности железничког система и његову хармонизацију са европским железничким системом и приступ европском железничком транспортном тржишту.

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

Одређени проблеми у примени важећег закона су уочени и они су наведени у тачки 2) Прилога 2 ове анализе.

Поред тога, евидентно је да постоји већи број старих железничких возила (која су била у експлоатацији пре 5. маја 2005. године), пре свега теретних кола, која се користе већ дуги низ година, а која нису уписана у национални регистар железничких возила јер, иако за већину тих возила постоји претпоставка да су имала дозволу за коришћење у железничком саобраћају, имаоци железничких возила из различитих разлога не могу да их прибаве (дозволе издате пре више од 40 година се загубиле, реструктурирање и подела предузећа, промене адресе, промене власника возила и сл.).

Наиме, у периоду до формирања Дирекције за железнице, дозволе за коришћење железничких возила издавала је Заједница југословенских железница, железничко-транспортне организације, министарство надлежно за послове саобраћаја и органи локалне самоуправе, у зависности од врсте и намене возила и законских прописа који су важили у тренутку издавања дозвола.

Доношењем Закона о железници 18. фебруара 2005. године („Службени гласник РС”, број 18/05), образована је Дирекција за железнице, као посебна организација у систему државне управе Републике Србије, којој је одредбама члана 79. Закона о железници, између осталог, дато у надлежност издавање дозвола за коришћење железничких возила.

Дозволе издате од стране Дирекције за железнице, као и сва пратећа документација, од дана када је почела са издавањем дозвола су доступне и води се њихова евиденција, међутим, значајан број дозвола које је издала Заједница југословенских железница, као и пратећу документацију за издавање дозвола, нити поседују имаоци возила, нити је познато где се налазе остали примерци дозвола и документације које су преузеле тадашње „Железнице Србије” након престанка рада Заједнице југословенских железница, ступањем на снагу Закона о железници („Службени гласник РС”, број 18/05).

Из горе наведених разлога један број железничких возила не поседује дозволу за коришћење и не може бити уписан у национални регистар железничких возила, па се та возила у складу са важећим прописима, не могу користити у железничком саобраћају. Инспектори за железнички саобраћај, поступајући у складу са прописима, издају решења о искључивању таквих возила из саобраћаја.

Тачан број старих железничких возила за која имаоци немају и нису у могућности да прибаве дозволу није могуће са сигурношћу утврдити, а према сазнањима Дирекције за железнице тај број је оквирно:

- 645 теретних кола чији је ималац био национални железнички превозник,
- 140 теретних кола и 7 вучних возила чији је ималац привредно друштво у приватном власништву и



- један број железничких возила који није могуће са сигурношћу утврдити, чији су власници/имаоци други привредни субјекти, укључујући и возила која се користе само на индустријским колосецима.

Такође, у складу са важећим прописима, уколико возила не поседују дозволу, као што је то случај са предметним возилима, у циљу добијања дозволе потребно је извршити поступак верификације предметних возила, у смислу члана 19. Закона о интероперабилности железничког система, а у складу са одредбама Правилника о оцењивању усаглашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема, верификацији структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема („Службени гласник РС”, број 5/16).

У поступку верификације возила, на основу поднетог захтева, Дирекција за железнице уколико су испуњени сви прописани услови издаје сертификат о испитивању типа и сертификат о верификацији појединачног возила који одговара типу, а након тога се подноси захтев за издавање дозволе за тип возила, у смислу члана 22. Закона о интероперабилности железничког система. Након издавања дозволе за тип возила подноси се захтев за издавање дозволе за коришћење појединачног возила, у смислу члана 27. истог закона и Дирекција за железнице издаје дозволу за коришћење у железничком саобраћају за предметно возило.

Међутим, проблем је што на наведена железничка возила није могуће или је врло тешко применити важећа законска решења, односно спровођење целог поступка верификације возила на основу којег се издаје дозвола за тип возила и појединачна дозвола за коришћење, јер су предметна возила стара 30 и више година и као таква не испуњавају данас важеће техничке захтеве и/или обзиром на старост неизвесно је да ли би успешно прошла потребна типска испитивања.

Посебан проблем је и то што је одређени број таквих возила од стране власника/ималаца издат у закуп привредним субјектима којима су створени велики проблеми у пословању због тога што су тренутно та возила искључена из саобраћаја у складу са прописима по решењу Републичких инспектора за железнички саобраћај.

Из наведеног разлога, уколико се одустане од измене закона, уочени проблеми и даље ће постојати, без могућности да се реше.

##### 5) Која промена се предлаже?

Најбитније промене у Предлогу закона су:

- проширење области примене ТСИ на цео железнички систем тј. на све новоизграђене, унапређене или обновљене подсистеме;
- смањење броја националних прописа јер ће се уместо њих примењивати ТСИ;
- дефинисање „верзије” и „варијанте” типа возила чиме се дефинише када је потребна нова дозвола за тип возила, што у важећем закону није било јасно дефинисано;

- решавање статуса великог броја постојећих железничких возила за која се не може пронаћи дозвола за коришћење, због чега нису могла бити уписана у национални регистар железничких возила, за која ће се дозвола за коришћење издавати по поједностављеном поступку;
- прецизирање обавеза железничког превозника да пре употребе возила провери да ли је за возила која уврштава у воз издата дозвола за коришћење и да ли су возила прописно регистрована, да ли су возила усклађена са трасом и да ли су правилно уврштена у састав воза обави прописане провере;
- детаљно дефинисање услова које мора да испуни тело за оцењивање усаглашености, како пријављено тело, тако и именовано тело;
- регистрација возила у Европском регистру возила када се за то стекну услови;
- обавеза управљача инфраструктуре да обезбеди тачност, потпуност, доследност, правовременост и ажурирање података о инфраструктури и њихово достављање у регистар инфраструктуре (РИНФ). РИНФ апликација је интернет апликација коју успоставља и одржава Агенција.

Проширење области примене ТСИ на целокупни железнички систем имаће пре свега позитиван утицај на железничке превознике јер ће са својим возилима која испуњавају захтеве ТСИ моћи несметано да учествују у међународном саобраћају. Применом ТСИ на инфраструктуру испуњава се и обавеза из ратификованог Споразума о формирању транспортне заједнице.

Важећи ТСИ су: ТСИ теретна кола, ТСИ локомотиве и путничка возна средства, ТСИ бука, ТСИ инфраструктура, ТСИ енергија, ТСИ контрола, управљање и сигнализација, ТСИ безбедност у железничким тунелима, ТСИ лица са смањеном покретљивошћу, ТСИ телематске апликације за превоз робе, ТСИ телематске апликације за превоз путника, ТСИ регулисање и управљање саобраћајем.

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

Промене су неопходне у предложеном обиму.

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

Циљне групе на која ће предложена решења имати ефекте су управљачи железничке инфраструктуре, железнички превозници, произвођачи железничке опреме, Дирекција за железнице, ресорно министарство и тела за оцењивање усаглашености.

Решења у овом закону су примењивана у постојећем Закону о интероперабилности железничког система, те неће имати већих измена на процедуре које се већ обављају са привредним субјектима укљученим у железнички саобраћај. Сва решења ће у перспективи имати позитиван утицај на:

- све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја, тј. железничке превознике, управљача инфраструктуре, привредна друштва и друга правна

лица који врше превоз за сопствене потребе, из разлога што ће ефикаснијом применом овог закона, Закона о безбедности у железничком саобраћају и Закона о железници бити створени услови за бржи развој целокупног железничког система и безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја. Решења у овом закону имаће индиректан утицај на све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја. Кључна решења утицаће на субјекте регулације подстичући их да поштују новопредложена решења;

- Дирекцију за железнице, којој ће и овим законом бити дата овлашћења за доношење прописа од значаја за интероперабилност железнице, као и за издавање одговарајућих дозвола и сертификата. Једина нова надлежност Дирекције је вођење прелиминарног поступка који се покреће на захтев подносиоца захтева, са циљем да се подносиоцу захтева да мишљење да ли је његов приступ припреми захтева за издавањем дозвола коректан.

- привреду Републике Србије у целини, а посебно на железничку индустрију (произвођаче и ремонтере), али и друге учеснике у делатности железничког саобраћаја, због тога што ће побољшавањем и заокруживањем правног уређивања тог вида саобраћаја у складу са законодавством Европске уније у перспективи доћи до пораста интересовања за саобраћај железницама, како у Републици Србији, тако и у оним европским земљама које имају интерес за одвијање железничког саобраћаја преко територије Републике Србије, са могућношћу конкурентности наших фирми и на европском тржишту, прихватањем дозвола за коришћење подсистема и чинилаца интероперабилности, односно техничким спецификације интероперабилности – ТСИ;

- на све кориснике услуга железничких предузећа, и у путничком и у теретном саобраћају, јер ће кроз примену ТСИ бити подигнут ниво железничког саобраћаја и тиме ће обезбедити додатну конкурентност са другим видовима саобраћаја а са посебним освртом на безбедност железничког саобраћаја, приступ службеним местима, организацију службених места, комфор током вожње и др.

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

Не. Мора се мењати наведени Закон.

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

Не.

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

Задржавањем постојећег стања остали би нерешени уочени проблеми у примени важећег закона што би се негативно одразило на конкурентност железничког транспорта и његову интеграцију у европски железнички систем.

Година	Дозволе за тип возила	Додатне за коришћење возила	Дозволе за коришћење подсистема	Возила уписана у регистар
2019.	/	24	18	279
2020.	1	38	2	1190
2021.	2	24	16	303
Укупно	3	86	36	1772

У зависности од развоја железничког саобраћаја у Републици Србији, у наредном периоду очекује се набавка нових возила.

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

Искуства држава чланица Европске уније које су ове промене већ спровеле су позитивна.

**Директива која је транспонована у овај Предлог закона се примењује од средине јуна 2019. године.**

Искуства ЕУ применом интероперабилности у железничком саобраћају у претходном периоду се огледа у повећању броја путничких и теретних километара у железничком саобраћају, повећању броја међународних путничких и теретних возова, повећању броја пруга на којима се примењује ERTMS, смањењу времена за ауторизацију железничких возила (од стране ЕРА), повећање предвидивости и тачности возова на граничним прелазима и слично. Треба имати у виду да су 2020. као и 2021. година биле специфичне услед кризе изазване Ковидом-19, тако да се поједини резултати који су били предвиђени нису реализовали у оном обиму као што је планирано (нпр. повећање удела железнице на железничком тржишту), те нису у довољној мери репрезентативни да би се проценио напредак интероперабилности железничког система у ЕУ.

### **ПРИЛОГ 3:**

#### **Кључна питања за утврђивање циљева**

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

Неопходна промена је потребна ради даље интеграције домаћег тржишта железничких услуга у тржиште ЕУ, кроз усаглашавање са прописима ЕУ,

што на крају треба да допринесе унапређењу конкурентности наших железничких превозника и повећању интероперабилности и конкурентности јавне железничке инфраструктуре Републике Србије за обављање међународних превоза железницом.

Циљ овог закона, као и Директиве о интероперабилности која је транспонована у закон је унапређење железничког сектора и пружање бољег квалитета превозне услуге.

Конкретан циљ који се предвиђа овом директивом јесте успостављање услова које треба испунити за постизање интероперабилности железничког система ЕУ како би се дефинисао и постигао оптималан ниво техничке усклађености и на тај начин омогућило олакшање, побољшање и развој железнице, односно стварање јединственог железничког подручја (тржишта). Поменути услови се тичу пројектовања, изградње, стављања на тржиште, стављања у рад, надоградње, обнављања, рада и одржавања делова тог система, као и професионалне квалификације и здравствених и безбедносних услова који важе за особље које доприноси на његов рад и одржавање. На тај начин ће се допринети побољшању железнице као система што би требало да допринесе повећању конкурентности железнице на транспортном тржишту, па самим тим, а посебно имајући у виду његове еколошке и енергетске предности у односу на друге видове саобраћаја, и постизању циљева Зеленог договора, односно очувању животне средине у будућности.

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

Предлогом закона постиже се нарочито:

- постепен прелазак на примену европских техничких прописа – ТСИ, чиме се стварају услови за постизање интероперабилности железничког система Републике Србије и његове конкурентности на међународном железничком транспортном тржишту;
- вођење прописаних регистара возила и инфраструктуре чиме се олакшава железничким превозницима правилан састав возова и провера њихове техничке усклађености са трасама које користе;
- производња возила, њихових делова и опреме за инфраструктуру у складу са хармонизованим прописима - ТСИ омогућиће произвођачима пласирање производа на међународно тржиште.

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

Да. Доношење новог закона предвиђено је Планом рада Владе за 2023. годину. Такође, Националним програм за усвајање правних тековина Европске уније предвиђено је усвајање новог закона, ради усаглашавања са Директивом 2016/797/ЕЗ.

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

Остваривање општих и посебних циљева видеће се кроз повећање броја возова, броја превезених путника и тона робе у унутрашњем и међународном саобраћају. Међутим, имајући у виду значајне инфраструктурне радове на железничкој мрежи који су започети у претходном периоду и чија је реализација у току или је планирана за наредни период, не може се са поузданошћу дати прецизна процена утицаја на обим саобраћаја из наведених разлога. У наставку је дата табела са процењеним подацима у вези остваривања циљева у периоду од 2023. до 2025. године.

Година	Почетна вредност 2023.	2024.	Циљна вредност 2025.
Број путничких возова у железничком саобраћају	112.660	130.000	150.000
Број теретних возова у железничком саобраћају	15.490	16.000	17.000
Број превезених путника у унутрашњем железничком саобраћају	5.226.000	6.000.000	7.000.000
Број превезених путника у међународном железничком саобраћају	131.000	150.000	200.000
Број превезене робе у међународном железничком саобраћају (тоне)	6.300.800	6.500.000	7.000.000
Број превезене робе у унутрашњем железничком саобраћају (тоне)	2.499.200	3.000.000	3.500.000

#### **ПРИЛОГ 4:**

##### **Кључна питања за идентификовање опција јавних политика**

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

Циљ/циљеви из директиве се не могу испунити на други начин сем доношења новог закона.

Разматрајући могућности за другачије решење напред наведених предлога за измене, прошло се кроз неколико фаза:

- у току анализе разматран је status quo – даље поступање по важећем Закону о интероперабилности железничког система. Будући да је важећи закон усклађен са Директивом 2008/57/ЕЗ, а да је дошло до измене исте новом Директивом 2016/797/ЕЗ, ова опција није дала решење.

- идеја доношење закона којим би се изменио и допунио важећи Закон о интероперабилности железничког система у смислу корекције проблема уочених у реализацији важећег закона је била могућа опција, али имајући у виду обим измена, као и опредељење Европске комисије да се донесе нова директива, ова опција није прихваћена.

- доношење новог Закона о интероперабилности железничког система је једино решење за остваривање циљева и отклањање уочених недостатака.

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

Нема других опција за постизање жељене промене.

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

Нису предвиђене никакве рестриктивне ни подстицајне мере.

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

Нису идентификоване институционално-управљачко-организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви.

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

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

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

Проблем се може решити искључиво интервенцијом јавног сектора.

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

Да.

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

Опција је доношење новог Закона, који је усклађен са новом Директивом из четвртог пакета ЕУ прописа, односно Директивом 2016/797/ЕЗ.

## **ПРИЛОГ 5:**

### **Кључна питања за анализу финансијских ефеката**

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

Изабрана опција неће додатно утицати на јавне приходе и расходе јер су све финансијске обавезе (таксе за издавање сертификата, дозвола и сл.) већ предвиђене важећим Законом, а њихова висина је утврђена Законом којим се уређују републичке административне таксе - Тарифни број 148.

Поред тога, у току је инвестициони циклус улагања у железничку инфраструктуру процењене вредности око 7,2 милијарде евра који подразумева реализацију инфраструктурних пројеката који имају за циљ усклађивање се ТСИ (потпуно или делимично) и који су у фази извођења радова, припреме техничке документације или обезбеђивања финансијских средстава за њихову реализацију. У вредност свих појединачних пројеката укључена су и финансијска средства потребна за испуњење захтева интероперабилности, која су у односу на величину средстава намењених за саме пројекте занемарљива.



Нови административни поступак из надлежности Дирекције за железнице који ће се плаћати РАТ је прелиминарни поступак који је објашњен у тачки 7) Прилога 2.

Из надлежности Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре се не уводе нови административни поступци, већ само мењају два постојећа за које је већ важећим законом дефинисано да се приликом њиховог подношења већ врши плаћање таксе за административног поступак, тако да ово не утиче на додатно на приходе, односно трошкове.

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

Није потребно обезбеђивање финансијских средстава за реализацију прописаних мера.

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

Неће утицати на међународне финансијске обавезе.

- 4) Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктурирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

Није потребно оснивање нових институција, реструктурирање постојећих и обука државних службеника.

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

Није релевантно.

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

Није релевантно.

## **ПРИЛОГ 6:**

### **Кључна питања за анализу економских ефеката**

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

Изабрана опција ће имати утицај на произвођаче на тржишту интероперабилне опреме и стварања унутрашњег тржишта. Произвођачи ће да пласирају своје производе који су усклађени са ТСИ и на међународном тржишту.

Примена ТСИ се односи на новоизграђена возила, тако да постојећа возила могу и даље да се користе, односно изабрана опција у том смислу неће имати утицај на железничке превознике, управљача железничке инфраструктуре и саму инфраструктуру.

Примена ТСИ контрола, управљање и сигнализација омогућава брзине веће од 160 km/h под условом да су нове пруге пројектоване за такве брзине.

Нови систем ће утицати на повећање комерцијалне брзине железничког саобраћаја с обзиром да ће његовом применом успоставити јединствени железнички простор (тржиште) што ће, између осталог, довести и до смањења времена чекања на границама услед међусобне усаглашености. Такође, примена ЕРТМС-а ће утицати и на повећање оперативне брзина возила, као и на унапређење безбедности одвијања железничког саобраћаја.

Доношење новог закона неће проузроковати никакве нове трошкове привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката, који већ нису предвиђени важећим законом. Висина такси за издавање исправа предвиђених овим законом је већ утврђена Законом којим се уређују републичке административне таксе - Тарифни број 148.

Додатни трошак за поједине привредне субјекте је такса за спровођење прелиминарног поступка. Овај поступак није обавезан већ се покреће на захтев странке и представља фазу пре подношења захтева за издавање дозволе за коришћење. Прелиминарни поступак је једна врста консултантске услуге у коме Дирекција за железнице анализира и оцењује информације и документацију коју ће странка касније поднети уз захтев за издавање дозволе за коришћење и указује на евентуалне недостатке које треба кориговати, тако да кад дође време да странка поднесе захтев за издавање дозволе за коришћење документација буде уредна и комплетна.

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

Да. Примена новог закона и хармонизација техничких прописа и њихова примена ће повећати конкурентност привредних субјеката из Републике Србије на домаћем и иностраном тржишту, тако што ће се његовом применом елиминисати препреке за наступ на међународном тржишту.

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

Не.

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

Донекле. Проширење области примене ТСИ на цео железнички систем захтеваће у извесној мери примену нових техничко-технолошких решења која се пре свега односе на подсистем контрола, управљање и сигнализација.

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

Није релевантно

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

Није релевантно.

#### **ПРИЛОГ 7:**

#### **Кључна питања за анализу ефеката на друштво**

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

Изабрана опција не проузрокује трошкове грађанима. Користи које се могу очекивати у будућем периоду су пружање бољег квалитета услуга путницима. Побољшања квалитета железничких услуга у теретном и путничком саобраћају произилази пре свега из побољшања безбедности и ефикасности одвијања железничког саобраћаја а огледаће се нпр. кроз повећање комерцијалне брзине возова, побољшање стања подсистема применом ТСИ, а нарочито применом нових стандарда које превозници и управљачи треба да испуне а односе се на побољшање свих параметара квалитета железничке услуге (брзина, комфор, приступачност, безбедност, сигурност и друго), затим побољшања безбедности и сигурности у тунелима и возилима и слично. Поред тога, када се оствари отварање тржишта на међународном нивоу, очекује се да на граничним прелазима не долази до замене локомотива, чиме би се убрзало бављење у овим железничким станицама, а тиме и смањило време путовања међународних возова.

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

Ефекти реализације изабране опције немају штетних утицаја.

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

Овим Предлогом закона, као и важећим утврђен је општи захтев које мора да испуни железнички систем, а који се односи на приступачност, односно подсистеми инфраструктуре и возних средстава морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у циљу обезбеђења њиховог приступа под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања или уклањањем препрека, као и применом одговарајућих мера. Ово укључује пројектовање, изградњу, обнову, унапређење, одржавање и експлоатацију предметних делова подсистема који су приступачни јавности.

Изабрана опција ће позитивно утицати на особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу јер ТСИ која се односи на приступачност железничког система особама са инвалидитетом и особама смањење покретљивости дефинише техничке услове за изградњу приступних путева, перона, рампи, железничких возила и тоалета у њима, постављање разних ознака и информација прилагођених инвалидима, слабовидим лицима и сл.

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

У Републици Србији у овом тренутку постоје два тела за оцену усаглашености и то за структурне подсистеме:

- инфраструктура;
- енергија;
- контрола, управљање и сигнализација – пружни део;
- контрола, управљање и сигнализација – део у возилу;
- железничка возила – теретна кола.

Све то оставља простор за формирање нових тела за оцену усаглашености, на територији Републике Србије чиме би се остваривао прилив средстава од сертификације производа и подсистема.

Са успостављањем нових тела за оцену усаглашености проширио би се рад низа лабораторија и других стручних институција чиме би се заокружио неопходан процес испитивања. Тиме се стичу услови за укључивање државних институција и других привредних субјеката који се начелно баве калибрацијом и баждарењем мерних уређаја и апарата.

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

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

Изабране опције омогућавају равноправан третман свих корисника железничких услуга.

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

Објашњено под 3) овог прилога.

Изабрана опција не утиче на цене транспортних услуга.

У складу са Законом о железници, железнички превозници који пружају услуге превоза робе и путника послују према тржишним принципима, а Влада даје сагласност на висину цене приступа железничкој инфраструктури.

Теоретски посматрано, интероперабилност физички повећава пропусну моћ пруга стога би у перспективи требала да утиче на повећање међународног путничког и теретног саобраћаја. Само отварање тржишта и обезбеђивање безбедног и несметаног кретања возова доводи до повећања конкуренције међу железничким предузећима.

Код путничког саобраћаја би се то посебно огледало у новим стандардима које превозници и управљачи треба да испуне, а који би доста унапредили комфор током приступа железничкој инфраструктури

и коришћења возила и услуга током путовања, на шта највише утичу ТСИ за лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу.

Све наведено би позитивно утицало на отварање нових међународних линија које би уз подизање нивоа услуга представљале јефтинију и ефикаснију алтернативу другим видовима саобраћаја.

Подизање нивоа железничког саобраћаја би такође позитивно утицало на смањење броја несрећа и повређених у друмском саобраћају, што није занемарљиво.

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

Није релевантно.

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

Није релевантно.

## **ПРИЛОГ 8:**

### **Кључна питања за анализу ефеката на животну средину**

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

Да и то позитивно.

У ТСИ која се односи на „железничка возила” се дефинишу технички услови за заштиту од буке изазване железничким саобраћајем. Предузимањем неопходних мера како би се окружење заштитило буке изазване кретањем и кочењем возила као и мера да се насељена подручја физички заштите од буке уз помоћ разних техничко-технолошких решења, елиминише се један од највећих недостатака железничког саобраћаја у области заштите животне средине. То ствара могућност за ефикасније коришћење земљишта у близини железничког подручја без штетних утицаја по окружење.

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

Изабрана опција не проузрокује негативан утицај на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну.

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

Објашњено под тачком 1) овог прилога.

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

Изабрана опција не представља ризик по животну средину и здравље људи.

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

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

## **ПРИЛОГ 9:**

### **Кључна питања за анализу управљачких ефеката**

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

Изабраном опцијом не уводе се организационе, управљачке или институционалне промене.

Предлогом закона о интероперабилности железничког система предвиђено је да Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у сарадњу са Дирекцијом за железнице донесе подзаконске акте:

1. којим се прописује План имплементације техничких спецификација интероперабилности за Републику Србију;

Предлогом закона о интероперабилности железничког система предвиђено је да Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре доноси подзаконске акте:

2. којим се прописују подаци које садржи захтев за одступање од примене ТСИ-ја, формат и начин доставе захтева и образац за представљање пројекта у поодмаклој фази развоја,

Предлогом закона о интероперабилности железничког система предвиђено је да Дирекција за железнице доноси подзаконске акте:

1. о поступцима и модулима за оцењивање усаглашености и погодностима за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању усаглашености и погодностима за употребу, техничкој документацији која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодностима за употребу, садржину и образац сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, садржину и образац декларације о усаглашености и садржину и образац декларације о погодности за употребу,

2. о елементима структурних подсистема који подлежу оцењивању усаглашености и погодности за употребу, поступцима и модулима за оцењивање усаглашености и погодности за употребу, техничкој документацију која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу, садржину и образац сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, садржину и образац декларације о усаглашености и садржину и образац декларације о погодности за употребу,

3. о поступцима и модулима за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема, поступак верификације у случају промене у подсистему, поступак верификације у случају промене у подсистему пуштеном у рад без декларације о верификацији, садржину и образац сертификата о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији измењеног дела подсистема пуштеног у рад без декларације о верификацији и садржину и образац прелазне изјаве о верификацији,

4. о поступцима издавања дозволе, документацији која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржини и образац дозволе за коришћење и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем,

5. о поступцима издавања дозволе за тип возила, документацији која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за тип возила, садржини и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржини и образац дозволе за тип возила,



6. којим се прописују параметри које је потребно проверити у вези са издавањем додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са техничким спецификацијама интероперабилности,
7. којим се прописују поступак и услови за издавање дозвола из чл. 27-30. Предлога закона, поступак у случају измена на возилу за које је већ издата дозвола за коришћење, документација која се прилаже уз захтев за издавање дозвола, садржина и образац дозволе за коришћење возила у међународном и унутрашњем саобраћају и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем,
8. којим се прописују спецификације и формат података регистра инфраструктуре, архитектуру информационог система који подржава регистар инфраструктуре, коришћење регистра инфраструктуре, и рокове за достављање података.

Предлогом закона о интероперабилности железничког система предвиђено је да Дирекција за железнице објављује Техничке спецификације интероперабилности у „Службеном гласнику Републике Србије”.

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

Постојећа јавна управа (Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Дирекција за железнице) има одређене капацитете, али они су континуирано ангажовани и на другим пословима, тако да треба предузети мере за повећање квантитета капацитета за спровођење изабране опције односно потребно је повећати број запослених на овим пословима и потребно је предузети мере за подизање квалитета континуираним обучавањем и усавршавањем запослених из ове материје која се стално мења и надограђује.

Када је у питању Дирекција за железнице, потребно је повећати број запослених и попунити упражњена радна места предвиђена Правилником о унутрашњем уређењу и систематизацији радних места у Дирекцији за железнице. Потребан број запослених није довољан за све планиране активности не само на оне које се односе на интероперабилност. Међутим, због расположивих буџетских средстава није могуће повећање броја запослених.

Додатна обука запослених у органима државне управе (МГСИ и Дирекција) није потребна.

Примена ТСИ на инфраструктуру и на возила захтева додатну обуку запослених код управљача инфраструктуре и железничких превозника.

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

За реализацију изабране опције није потребно никакво додатно реструктурирање.

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

Да.

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

Да. Рад свих органа и тела предвиђен Предлогом закона је јаван и транспарентан. Све исправе које се издају су јавно доступне. Сви технички прописи предвиђени Предлогом закона морају да испуне одређени број основних захтева од којих је први безбедност железничког саобраћаја.

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

У Предлогу закона је на недвосмислен и транспарентан начин утврђено који су услови за испуњење одређених обавеза на основу којих поступају и Дирекција за железнице и министарство надлежно за послове саобраћаја. Уколико буде потребно детаљније уредити одређени сегмент, односно обавезе исте ће бити уређене подзаконским актом.

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

Нема потребе за додатним мерама.

## **ПРИЛОГ 10:**

### **Кључна питања за анализу ризика**

- 1) Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је

спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и слично)?

Да.

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

Спровођење изабране опције не захтева обезбеђивање додатних финансијских средстава у односу на решења из важећег закона.

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

Не.

**ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА  
ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ**

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа  
 Овлашћени предлагач прописа - Влада  
 Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
2. Назив прописа

Предлог закона о интероперабилности железничког система

Draft Law on Interoperability of the Railway System

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

- а) Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа,  
 Одредбе Споразума не обухватају материју Предлога закона о интероперабилности железничког система
- б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,  
 /
- в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума,  
 /
- г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума,  
 /
- д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније.

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

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

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

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

1. Директива (ЕУ) бр. 2016/797 Европског парламента и Савета од 11. маја 2016. године о интероперабилности железничког система у оквиру Европске уније (преиначено), С/2016/797, ОЈ L 138, 26.05.2016, р. 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), С/2016/797, ОЈ L 138, 26.05.2016, р. 44 – 101.

CELEX 2016L0797 узете су у обзир последње измене и допуне овог прописа обухваћене следећим CELEX-има:

32016L0797

Делимично усклађено

- в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,  
/  
г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,

За потпуно усклађивање са Директивом (ЕУ) бр. 2016/797 неопходно је приступање Републике Србије Европској унији, имајући у виду да Европска агенција за железнице (ERA) нема надлежност да издаје дозволе за коришћење возила земљама које нису чланице ЕУ.

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

Зависно од датума приступања Републике Србије Европској унији.

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

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

Јесу.

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

Није.

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

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

У изради Предлога закона нису учествовали консултанти.

**ПРЕДЛОГ**

<p>1. Назив прописа Европске уније: Директива (ЕУ) 2016/797 Европског парламента и Савета од 11. маја 2016. године о интероперабилности железничког система у оквиру Европске уније (преиначено), С/2016/797, ОЈ L 138, 26.5.2016, р. 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” ознака ЕУ прописа</p> <p>32016L0797</p>				
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Влада</p>		<p>4. Датум израде табеле:</p>				
<p>Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>		<p>Фебруар 2023. године</p>				
<p>5. Назив (Нацрта, Предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске Уније:</p> <p>0.1 Предлог закона о интероперабилности железничког система Draft Law on Interoperability of the Railway System</p> <p>0.2. Закон о техничким захтевима за производе и оцењивању усалашености („Сл. гласник РС“, број 49/2021)</p> <p>0.3. Уредба о начину именовања и овлашћивања тела за оцењивање усаглашености („Сл. гласник РС“, број 98/2009)</p>		<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p> <p>2022-128</p>				
<p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:</p>						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП)	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносиво-вост	Напомена о усклађености

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><b>0.1</b> 1.1.</p>	<p>Овим законом уређују се услови које треба да испуни железнички систем у Републици Србији у циљу постизања његове интероперабилности, који се односе на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, унапређење, обнову, експлоатацију и одржавање делова железничког система, као и на стручне квалификације, здравствене и безбедносне услове који се примењују на особље које учествује у експлоатацији и одржавању железничког система.</p> <p>-</p>	ПУ		
-----	---	----------------------------	--	----	--	--

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>	-		НП		
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>Одредбе овог закона не примењују се на метрое, трамваје и возила лаке железнице и инфраструктуру коју искључиво користе та возила.</p> <p>Одредбе овог закона које се односе на техничке услове које морају да испуне инфраструктура и возила не примењују се на туристичко-музејске железнице и на музејска возила која</p>	ПУ		<p>Случај под (ц) не постоји у Републици Србији (у даљем тексту: РС)</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.	саобраћају на јавној железничкој инфраструктури.	ПУ		<p>Закон се примењује на случај под (а) и (б).  Случајеви под (ц) и (д) не постоје у РС.</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>	-	-	НП		Тога нема у РС
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>Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:</p> <p>10) железнички систем је целина коју чине железничка мрежа и железничка возила;</p> <p>14) интероперабилност железнице је способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси;</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</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>11) железничко возило је возило са или без сопственог погона које се креће на сопственим точковима по железничким колосецима и које се састоји од једног или више структурних и функционалних подсистема;</p> <p>8) железничка мрежа је скуп железничких пруга, станица, терминала и свих стабилних железничких постројења потребних за осигурање безбедног и непрекидног функционисања железничког система;</p> <p>31) подсистеми су структурни или функционални делови железничког система;</p> <p>17) мобилни подсистеми су подсистем возна средства и подсистем контрола, управљање и сигнализација – део у возилу;</p> <p>52) чинилац интероперабилности је свака компонента, група компонента, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно; појам чиниоца обухвата опипљиве и неопипљиве делове као што је софтвер.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</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"> <li>— a common technical specification as defined in Annex VIII of Directive 2014/25/EU,</li> <li>— a European technical approval as referred to in Article 60 of Directive 2014/25/EU, or</li> <li>— a European standard as defined in point (b) of Article 2(1) of Regulation (EU) No 1025/2012;</li> </ul> <p>(11) 'technical specification for interoperability' (TSI)</p>	<p>2.1.35.</p> <p>2.1.23.</p> <p>2.1.6.</p>	<p>35) производ је резултат производног процеса и укључује чиниоце интероперабилности, елементе структурних подсистема и подсистеме;</p> <p>23) основни захтеви су сви услови које треба да испуне железнички систем, подсистеми, чиниоци интероперабилности и елементи структурних подсистема, укључујући и интерфејсе;</p> <p>6) европска спецификација је заједничка техничка спецификација, европско техничко одобрење или национални стандард којим се преноси европски стандард;</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
--	---	---	--	-------------------------------	--	--



	<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>историјску употребу и сл.);</p> <p>48) унапређење подсистема је значајнија измена подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове основне карактеристике и која захтева измену техничке документације која се прилаже уз декларацију о верификацији;</p> <p>21) обнова подсистема је већа замена на подсистему или делу подсистема којом се не мењају његове основне карактеристике;</p> <p>32) постојећи железнички систем је структура састављена од железничких пруга и стабилних постројења постојеће железничке мреже, као и од возила свих врста и порекла која саобраћају по тој инфраструктури;</p> <p>7) замена у оквиру одржавања је било каква измена компоненти деловима идентичних функција и перформанси у оквиру превентивног или корективног одржавања;</p>	ПУ		
		2.1.48.		ПУ		

<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.	-	ПУ		
	2.1.32.	<p>39) пуштање у рад су све радње којима се подсистем ставља у оперативну употребу;</p> <p>18) наручилац је лице које наручује пројектовање, изград-њу, обнову или унапређење подсистема;</p>	ПУ		
	2.1.7.	<p>12) ималац железничког возила је физичко или правно лице, власник или корисник железничког возила, који користи то возило као превозно средство и који је као такав уписан у Национални регистар железничких возила;</p> <p>29) подносилац захтева је физичко или правно лице које тражи одобрење, без обзира да ли се ради о железничком превознику, управљачу инфраструктуре или било ком другом лицу или правном субјекту, као што су произвођач, наручилац, њихов</p>	ПУ		
	-		НП	Тога нема у РС	

	<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>овлашћени заступник, власник или ималац;</p> <p>37) пројекат у подмаклој фази развоја је пројекат чији је степен планирања или изградње достигао тачку на којој би промена техничких спецификација угрозила одрживост планираног пројекта;</p> <p>51) хармонизовани стандард је стандард, односно техничка спецификација, који је усвојен од Европског комитета за стандардизацију (CEN) или Европског комитета за електротехничку стандардизацију (CENELEC) као признатих надлежних тела и који је развијен на захтев, односно по мандату Европске Комисије, а који је</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</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>објављен као национални стандард (без икаквих измена) од стране националних организација за стандардизацију;</p> <p>47) тип возила обухвата основне пројектне карактеристике железничког возила одобрене сертификатом о испитивању типа или сертификатом о испитивању пројекта, описаним у одговарајућим модулима за верификацију;</p> <p>40) серија железничких возила је одређени број идентичних железничких возила једног типа;</p> <p>15) лице задужено за одржавање је лице задужено за одржавање железничког возила, уписано као такво у Национални регистар железничких возила;</p> <p>-</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</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>19) национални прописи су сви прописи донети у Републици Србији, без обзира који орган их је донео, који садрже захтеве у бази безбедности железнице или техничке захтеве који се примењују на железничке превознике, управљаче инфраструктуре или трећа лица;</p> <p>38) пројектовано радно стање употребе подразумева уобичајени начин рада и предвидљиве отежане услове рада (укључујући трошење) у обиму и под условима употребе наведеним у техничкој документацији и документацији о одржавању;</p> <p>30) подручје употребе означава железничку мрежу или мреже једне или више држава на којима се намерава употребљавати железничко возило;</p> <p>-</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>НП</p>	<p>Не постоји у РС</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>у Републици Србији које је произвођач или наручилац писмено овластио да у његово име обавља одређене радње;</p> <p>46) техничка спецификација је документ који прописује техничке захтеве које мора да испуни производ, подсистем, процес или услуга;</p> <p>27) оцењивање усаглашености је поступак којим се доказује да су испуњени захтеви који се односе на</p>	<p>ПУ</p> <p>НП</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</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>производ, поступак, услугу, подсистем, особу или тело;</p> <p>44) тело за оцењивање усаглашености је тело које је пријављено или именовано као тело одговорно за послове оцењивања усаглашености, укључујући калибрацију, испитивање, сертификацију и провере;</p> <p>13) именовано тело је тело надлежно за оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема и верификацију структурних подсистема у складу са националним техничким прописима, именовано у складу са законом којим се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености;</p> <p>33) пријављено тело је тело надлежно за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак ЕЗ верификације подсистема према техничким спецификацијама интероперабилности и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: ОТИФ) или Европској комисији у складу са законом којим</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</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.	-	се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености;	НП	Уређено Законом акредитацији	о
	-	25) особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу је свака особа која има трајно или привремено телесно, душевно, интелектуално или оштећење чула које, у интеракцији с различитим препрекама, може ометати ту особу да потпуно и ефикасно користи превоз на равноправној основи са осталим путницима или чија је покретљивост у превозу смањена због старости;	НП	Уређено Законом акредитацији	о
	2.1.27.		ПУ		
	2.1.44.	50) управљач инфраструктуре је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за успостављање, управљање и одржавање јавне железничке инфраструктуре или инфраструктуре индустријске железнице, укључујући регулисање и управљање саобраћајем и подсистемом контрола, управљање и сигнализација;	ПУ		
	2.1.13.	9) железнички превозник је привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга железничког превоза робе	ПУ		

		2.1.33.	и/или путника и коме је издата лиценца, уз обавезу да обезбеди вучу, или које обезбеђује само вучу. Железничким превозником сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за сопствене потребе;	ПУ		
		2.1.25.		ПУ		

		2.1.50.		ПУ		
		2.1.9.		ПУ		
3.1	The Union rail system, subsystems and interoperability constituents including interfaces shall meet the relevant essential requirements.	7.	Железнички систем, подсистеми, чиниоци интероперабилности и елементи структурних подсистема морају испуњавати основне захтеве.	ПУ		
3.2	The technical specifications referred to in Article 60 of	-	-	НП		



	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.	За сваки подсистем израђује се по један ТСИ. Према потреби, један подсистем може да буде обухваћен са више ТСИ, а једна ТСИ може да обухвата неколико подсистема.	ПУ		
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.	Подсистеми морају да буду усаглашени са ТСИ и националним прописима на снази у тренутку њиховог пуштања у рад, унапређења или обнове, у складу са овим законом. Ова усаглашеност треба трајно да се одржава док се сваки подсистем користи.	ПУ		

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>	-	-	НП	Не може се овим законом прописивати садржина и израда Уредби ЕУ.	
-----	--	---	---	----	--	--

	<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>					
--	--	--	--	--	--	--

<p>4.4</p>	<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>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>III</p>		
------------	---	----------	----------	------------	--	--

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>	-	-	HII		
4.6		-	-	HII		

4.7		-		НП		
4.8		-	-	НП		

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	-	-	НП	Односи се на Комисију	



	<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>III</p>		
------------	---	----------	----------	------------	--	--

5.3	<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>	-	-	HII		
-----	---	---	---	-----	--	--

<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>HII</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>HII</p>		

	<p>results of that consultation.</p>					
<p>5.6</p>	<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>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>III</p>		
<p>5.7</p>	<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>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>III</p>		

<p>5.8</p>	<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>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>III</p>		
<p>5.9</p>	<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>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>III</p>		

5.10		-	-	НП		
5.11		-	-	НП		

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>	-	-	НП	Односи се на Комисију Агенцију и	
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>	-	-	НП		



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>	-	-	НП		
6.4		-	-	НП		
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>Одступања од примене ТСИ или њихових делова су дозвољена у следећим случајевима:</p> <p>1) за предложени нови подсистем или његов део, за унапређење или обнову постојећег подсистема или његовог дела или за било који елемент из члана 1. став 1. овог закона који је у подмаклој фази развоја пројекта или је предмет уговора о извођењу радова који се спроводе на дан почетка примене одговарјућег ТСИ;</p>	ПУ		
		11.1.1.		ПУ		



	<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>-</p> <p>У случајевима из става 1. тачка 1) овог члана наручилац је у обавези да у року од 10 месеци од доношења сваке ТСИ достави министарству надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство) списак пројеката који се налазе у поодмаклој фази развоја, а Министарство у року од 12 месеци од доношења сваке ТСИ, доставља Европској Комисији списак пројеката у Републици Србији, који су по његовом мишљењу, у поодмаклој фази развоја.</p> <p>У случајевима из става 1. тач. 1) и 2) овог члана, Министарство доставља Европској Комисији одлуку да неће примењивати једну или више ТСИ или њених делова.</p>	<p>НП</p> <p>НП</p> <p>ПУ</p>	<p>Нема таквог случаја у РС</p> <p>Нема таквог случаја у РС</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>У случајевима из става 1. тач. 1) и 3) овог члана наручилац или његов овлашћени заступник подноси Министарству захтев за одступање, уз који се прилаже документација којом се образлаже разлог за одступање и наводе одредбе националног прописа које ће се примењивати уместо ТСИ, а Министарство захтев доставља Европској Комисији.</p>	ПУ		
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.	<p>Министарство прописује податке које садржи захтев за одступање од примене ТСИ из става 5. овог члана, формат и начин доставе захтева и образац за представљање пројекта у подмаклој фази развоја.</p> <p>-</p>	ПУ		
		11.6.		ПУ		

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>	-	-	НП		
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>	-	-	НП	Нема таквог случаја у РС	

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.	-		НП	Односи се на доношење имплементационог акта од стране Комисије	
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.		-	Агенција не може издавати дозволе за возила подносиоцима захтева из трећих држава	
7.8					Односи се на доношење имплементационог акта од стране Комисије	

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	12.1.  12.1.1.	Чиниоци интероперабилности могу се стављати на тржиште само ако:  1) обезбеђују да се у оквиру железничког система постигне интероперабилност и ако испуњавају основне захтеве из члана 8. овог	ПУ  ПУ		

8.2	<p>same time meeting the essential requirements; (b) used in their area of use as 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>закона;</p> <p>2) се користе у области за коју су намењени и ако се на одговарајући начин уграђују и одржавају.</p> <p>Одредба става 1. овог члана не спречава стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који се користе у друге сврхе.</p> <p>Не може се забрањивати, ограничавати или спречавати стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који су произведени у складу са овим законом, а посебно се не може захтевати поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</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</p>	13.1.	<p>Чинилац интероперабилности испуњава основне захтеве ако је у складу са условима наведеним у одговарајућој ТСИ или припадајућој европској спецификацији развијеној у циљу усклађивања са тим условима.</p>	ПУ		



9.2	<p>in the corresponding TSI or the corresponding European specifications developed to 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</p>	13.2.	<p>Декларацијом о усаглашености или декларацијом о погодности за употребу потврђује се да је чинилац интероперабилности подвргнут поступку оцењивања усаглашености или поступку оцене погодности за употребу, прописаним у одговарајућим ТСИ.</p> <p>Уз декларацију о усаглашености, када то захтева ТСИ, прилаже се сертификат о усаглашености чиниоца интероперабилности, посматраног изоловано, са техничким спецификацијама, који издаје пријављено тело.</p> <p>Уз декларацију о погодности за употребу, када то захтева ТСИ, прилаже се сертификат о погодности за употребу чиниоца интероперабилности у свом железничком окружењу, нарочито када су у питању функционални захтеви, а који издаје пријављено тело.</p>	ПУ		
		13.3.		ПУ		
		13.4.		ПУ		

9.3	<p>manufacturer or its authorised representative.</p> <p>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).</p>	13.5.	<p>Декларације из ст. 2. овог члана потписује и датира произвођач или његов овлашћени заступник.</p>	ПУ		
9.4	<p>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.</p> <p>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).</p>	14.16.	<p>Дирекција прописује поступке и модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању усаглашености и погодности за употребу, техничку документацију која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу садржину и образац сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, садржину и образац декларације о усаглашености и садржину и образац декларације о погодности за употребу.</p> <p>Резервни делови за подсистеме који су пуштени у рад пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ-ја могу се уградити у ове подсистеме, а да не подлежу поступцима из става 2. овог члана.</p>	ПУ		Одредбе имплементационих аката преносе се у подзаконска акта
9.5		13.6.	<p>У ТСИ се може предвидети прелазни период за железничке производе који</p>	ПУ		

9.6		13.7.	су у њима одређени као чиниоци интероперабилности и који су стављени на тржиште пре ступања на снагу ТСИ-ја. Такви чиниоци интероперабилности морају испуњавати захтеве прописане чланом 12. став 1. овог закона.	ПУ		
10.1	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.	14.1.	Ради издавања декларације о усаглашености или декларације о погодности за употребу чинилаца интероперабилности, произвођач или његов овлашћени заступник у Републици Србији примењује одредбе овог закона, подзаконских аката и релевантних ТСИ.	ПУ		
10.2	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.  Where interoperability constituents are the subject of other legal acts of the Union covering other matters, the	14.2.	Када то захтева ТСИ, оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности обавља пријављено тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.	ПУ		

10.3	<p>'EC' declaration of conformity or suitability for use shall state that the interoperability constituents also meet the requirements of those other legal acts.</p>	14.11.	<p>Када се на чиниоце интероперабилности примењују прописи који се односе на њихове друге аспекте, онда декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу садржи констатацију да чиниоци интероперабилности испуњавају и захтеве тих прописа.</p>	ПУ		
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>	14.13.	<p>Уколико произвођач или његов овлашћени заступник не поступи у складу са одредбама ст. 1 и 10. овог члана, онда је те обавезе дужно да испуни лице које чиниоце интероперабилности ставља на тржиште.</p>	ПУ		
	<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</p>	14.14.	<p>Одредба става 13. овог члана примењује се и на лице које склапа чиниоце интероперабилности или њихове делове из различитих извора или производи чиниоце интероперабилности за властите потребе.</p>	ПУ		
			<p>Уколико установи да су декларације</p>			

10.5	a state of conformity under the conditions laid down by that Member State.	14.15.	непрописно састављене, Дирекција ће предузети мере да се чинилац интероперабилности не стави на тржиште и захтеваће од произвођача или његовог овлашћеног заступника у Републици Србији да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености на начин прописан овим законом.	ПУ		
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	15.1.	Уколико утврди да чинилац интероперабилности обухваћен декларацијом о усаглашености или декларацијом о погодности за употребу и стављен на тржиште вероватно неће испуњавати основне захтеве током предвиђене употребе, Дирекција ће предузети све одговарајуће мере да се ограничи његово подручје примене, забрани његова употреба, повуче са тржишта или опозове.	ПУ		
		15.2.	Дирекција без одлагања обавештава Европску Комисију, Агенцију Европске Уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) и друге државе о предузетим мерама и даје образложење за своју одлуку, наводећи посебно да ли је разлог неусаглашености:  1) неиспуњење основних захтева; 2) неправилна примена европских	ПУ		

11.2	<p>application of such specifications is relied upon; (c) inadequacy of European specifications.</p> <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: (a) partial or total withdrawal</p>	<p>15.2.1.</p> <p>15.2.2.</p> <p>15.2.3.</p> <p>-</p>	<p>спецификација у случају где се оне примењују;</p> <p>3) неадекватност европских спецификација.</p> <p>-</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>НП</p>	<p>Односи се на Агенцију Комисију</p>	
------	---	---	--	---	---	--

11.3	<p>of the specification concerned from the publications containing them;</p> <p>(b) if the relevant specification 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>	-	-	НП	Односи се на Агенцију Комисију и	
11.4		15.3.	Када се покаже да чинилац интероперабилности за који је издата декларација о усаглашености није усклађен са основним захтевима, предузимају се одговарајуће мере против пријављеног тела које је издало сертификат о усаглашености и против лица које је саставило	ПУ		За разлику од одредби члана 11.4 Директиве у

		15.4.	<p>декларацију.</p> <p>О предузетим мерама из става 3. се обавештава Европска Комисија и друге државе.</p>	ПУ		члану 15.3. закона одговорност је проширена и на тело које је издало сертификат о усаглашености за чинилац који не испуњава основне захтеве
12.1	<p>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:</p> <p>(a) as part of the procedure leading to the 'EC' declaration of verification; or</p> <p>(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.</p>	18.1.	<p>Не може се забрањивати, ограничавати или ометати изградња, пуштање у рад и експлоатација структурних подсистема који чине део железничког система и испуњавају основне захтеве, а посебно се не може захтевати поновно обављање провера које су већ извршене:</p>	ПУ		
		18.1.1.	<p>1) у оквиру поступка за стицање декларације о верификацији;</p>	ПУ		
		18.1.2.	<p>2) у државама чланицама Европске уније или државама уговорницама ОТИФ, у циљу верификације усклађености са идентичним захтевима у идентичним радним условима.</p>	ПУ		



13.1	<p>The Agency and the national safety authorities shall consider as meeting the essential requirements, those structural subsystems 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.</p>	21.1.	<p>Структурни подсистеми који су обухваћени декларацијом о верификацији сматрају се усклађеним са основним захтевима.</p>	ПУ		
13.2	<p>National rules for implementing the essential requirements and, where relevant, acceptable national means of compliance, shall apply in the following cases:</p> <p>(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);</p> <p>(b) where non-application of one or more TSIs or parts of them has been notified under Article 7;</p> <p>(c) where a specific case requires the application of technical rules not included in</p>	21.2.	<p>Декларација из става 1. овог члана може упућивати на:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ТСИ;</li> <li>2) националне прописе или</li> <li>3) на ТСИ и националне прописе.</li> </ol>	ПУ		
		21.3.	<p>Национални прописи за испуњавање основних захтева, и према потреби, прихватљиви национални начини постизања усклађености, примењују се у следећим случајевима:</p>	ПУ		
		21.3.1.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) ако ТСИ не обухватају или не обхватају у потпуности одређене аспекте који одговарају основним захтевима, укључујући отворена питања;</li> <li>2) одступања предвиђених у члану 11. став 1. овог закона;</li> </ol>	ПУ		

	<p>the relevant TSI;</p> <p>(d) national rules used to specify existing systems, limited to the aim of assessing technical compatibility of the vehicle with the network;</p> <p>(e) networks and vehicles not covered by TSIs;</p> <p>(f) as an urgent temporary preventive measure, in particular following an accident.</p>	<p>21.3.2.</p> <p>21.3.3.</p> <p>21.3.4.</p> <p>21.3.5.</p> <p>21.3.6.</p>	<p>3) да специфични случај захтева примену техничких прописа који нису садржани у ТСИ;</p> <p>4) национални прописи који описују постојеће системе, у циљу оцењивања техничке услађености возила са мрежом;</p> <p>5) на железничке мреже и возила која нису обухваћена ТСИ;</p> <p>6) као нужна привремена превентивна мера, посебно након несрећа.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</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</p>	<p>22.1.</p> <p>22.1.1.</p>	<p>Европској Комисији и Агенцији пријављују се следећи национални прописи:</p> <p>1) важећи национални прописи;</p> <p>2) свака измена важећих националних</p>	<p>ПУ</p> <p>ДУ</p>	<p>Датум се не може испоштовати</p>	

14.2	<p>been submitted in accordance with Article 7 for non-application of the TSI;</p> <p>(d) where national rules 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>	<p>22.1.2.</p> <p>22.1.3.</p> <p>22.1.4.</p> <p>22.2.</p> <p>22.11.</p>	<p>прописа;</p> <p>3) национални прописи који ће се примењивати када се поднесе нови захтев за одступање од примене ТСИ у складу са чланом 11. овог закона;</p> <p>4) национални прописи који постану сувишни после објављивања или ревизије одговарајућих ТСИ.</p> <p>Национални прописи из става 1. овог члана достављају се у пуном тексту.</p> <p>Дирекција доставља националне прописе из ст. 1, 4. и 6. овог члана министарству надлежном за послове техничких прописа, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској Комисији и Агенцији.</p> <p>Списак прописа из става 1. овог члана Дирекција објављује на својој интернет страници.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ДУ</p>		
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>22.3.</p>		<p>ПУ</p>	<p>Начин пријављивања уређен Законом о техничким захтевима за производе и оцењивању усаглашености</p>	

14.4	<p>Member States may lay down new national rules only in the following cases:</p> <p>(a) when a TSI does not fully meet the essential requirements;</p> <p>(b) as an urgent preventive measure, in particular following an accident.</p>	22.4.	<p>Нови национални прописи могу се донети само у следећим случајевима:</p> <p>1) када ТСИ не испуњава у потпуности основне захтеве;</p> <p>2) као хитну превентивну меру, нарочито после несреће.</p>	ПУ		
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</p>	22.4.1. 22.4.2. 22.5.	<p>Нацрт новог националног прописа подноси се Агенцији и Европској Комисији на разматрање правовремено, а најмање два месеца пре очекиваног ступања на снагу предложеног новог националног прописа, пружајући образложење за његово увођење.</p>	ПУ ПУ ПУ		

	<p>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>	22.6.	<p>Када се донесе нови национални пропис исти се пријављује Агенцији и Европској Комисији.</p>			
14.6	<p>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.</p>	22.7.	<p>Дирекција доставља националне прописе из ст. 1, 4. и 6. овог члана министарству надлежном за послове техничких прописа, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској Комисији и Агенцији.</p>	ПУ		
14.7	<p>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.</p>	22.8.	<p>При пријављивању националних прописа из става 1. овог члана даје се образложење потребе за тим прописом како би се испунио основни захтев који још није обухваћен релевантним ТСИ.</p>	ДУ	<p>Начин пријављивања уређен Законом о техничким захтевима за производе и оцењивању усаглашености</p>	
	<p>Draft national rules and national rules referred to in paragraph 1 shall be examined</p>	22.9.		ПУ		

	<p>by the Agency in accordance with the procedures laid down in Articles 25 and 26 of Regulation (EU) 2016/796.</p>		-	ПУ		
14.8	<p>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).</p>	22.10.	-	ПУ		
14.9	<p>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.</p>	-		НП	<p>Односи се на поступак који примењује Агенција</p>	
14.10	<p>Member States may decide not to notify rules and restrictions of a strictly local nature. In such cases, Member States</p>	-			<p>Односи се на Комисију и Агенцију</p>	

14.11	<p>shall mention those rules and restrictions in the registers of infrastructure referred to in Article 49.</p> <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>Прописи и ограничења која су строго локалног карактера не морају се пријављивати Агенцији и Европској Комисији. Ти прописи и ограничења наводе се у регистру инфраструктуре или у изјави о мрежи.</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>НП</p> <p>ПУ</p>		
-------	---	--------	--	---------------------	--	--

14.12		-		НП		
14.13		-		НП		
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</p>	19.5.	<p>У циљу издавања декларације о верификацији подсистема која је неопходна за пуштање подсистема у рад, подносилац захтева бира тело коме ће поднети захтев за верификацију подсистема. Подносилац захтева може да буде наручилац или произвођач или њихов овлашћени заступник.</p>	ПУ		



15.2	<p>verification of a subsystem. The applicant shall declare on his sole responsibility that the subsystem concerned has been subject to the relevant 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>	19.12.	<p>У декларацији о верификацији подсистема подносилац захтева изјављује под својом искључивом одговорношћу да подсистем испуњава захтеве овог закона, ТСИ и примењивих националних прописа. Подносилац захтева потписује и датира декларацију о верификацији.</p>	ПУ		
15.3	<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>	19.6.  19.6.1. 19.6.2.	<p>Пријављено тело проверава подсистем, или одређене делове подсистема, у свакој од следећих фаза:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) пројектовање;</li> <li>2) изградња подсистема, укључујући посебно грађевинске радове, производња, склапање саставних делова, подешавање целог подсистема;</li> <li>3) коначно испитивање подсистема и његово прихватање пре пуштања у рад.</li> </ol>	ПУ  ПУ ПУ		
		19.6.3.	<p>Пријављено тело, на основу расположивих информација у</p>	ПУ		

15.4	<p>The applicant shall be responsible for compiling the technical file that is to accompany the 'EC' declaration of verification. 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</p>	19.7.	<p>одговарајућим ТСИ и регистрима из чл. 47 - 49. овог закона, врши и верификацију интерфејса предметног подсистема са системом у који се уграђује.</p> <p>Подносилац захтева дужан је да обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема.</p> <p>Техничка документација из става 10. овог члана садржи податке везане за карактеристике подсистема, за услове и ограничења коришћења и упутства у вези са опслуживањем, праћењем, подешавањем и одржавањем и, по потреби, сва документа којима се потврђује усаглашеност чинилаца интероперабилности.</p> <p>У случају обнове или унапређења подсистема које за последицу има измену техничке документације и која утиче на валидност већ спроведених поступака верификације, подносилац захтева процењује потребу за новом декларацијом о верификацији.</p>	ПУ		
		19.10.		ПУ		
		19.11.		ПУ		

15.5	the subsystem.	19.15.	Ако подносилац захтева то тражи, верификације се могу спровести за делове подсистема или могу бити ограничене на одређене фазе поступка верификације (пројектовање, укључујући типска испитивања, односно изградњу или производњу), како целог подсистема тако и његових делова, при чему се резултати верификације документују у прелазној изјави о верификацији (у даљем тексту: ПИВ).	ПУ		
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> <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>	19.17.	<p>Ако одговарајући ТСИ то омогућава, пријављено тело може издати сертификате о верификацији за серију подсистема или одређених делова тих подсистема.</p> <p>13) именовано тело је тело надлежно за оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема и верификацију структурних подсистема у складу са националним техничким прописима, именовано у складу са законом којим се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености;</p>	ПУ		
15.7	The Commission may specify, by means of implementing acts: (a) the details of the 'EC'	19.16.	Дирекција прописује поступак и модуле за верификацију подсистема, техничку	ПУ		

15.8	<p>verification procedures for subsystems, including the verification procedure in the case of national rules and the documents to be submitted by 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>	2.1.13.	<p>документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема, поступак верификације у случају промене у подсистему, поступак верификације у случају промене у подсистему пуштеном у рад без декларације о верификацији, садржину и образац сертификата о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији измењеног дела подсистема пуштеног у рад без декларације о верификацији и садржину и образац прелазне изјаве о верификацији.</p>	ПУ		
15.9	<p>Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to Article 51(3).</p>	19.26.	-	ПУ		<p>Уредбе транспонујемо у подзаконска акта</p>

		-			Односи се на Комисију	
16.1	<p>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.</p> <p>The Member State making the request shall forthwith inform</p>	23.1.	<p>Уколико сматра да структурни подсистем за који је издата декларација о верификацији подсистема није у целости усклађен са одредбама овог закона, а нарочито ако подсистем не испуњава захтеве из члана 8. овог закона, Дирекција може да захтева од лица које је издало декларацију о верификацији подсистема извршавање допунских провера и контрола.</p> <p>О захтеву за допунске провере и</p>	НП ПУ		

16.2	<p>the Commission of any additional checks requested and set out the reasons therefor. The Commission shall consult the interested parties.</p>	23.2.	<p>контроле одмах се обавештава Европска Комисија, уз одговарајуће образложење.</p>	ПУ		
16.3	<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>	23.3.	<p>У обавештењу из става 2. овог члана наводи се да ли је неусклађеност последица:</p> <p>1) неусклађености са основним захтевима из члана 8. овог закона или са ТСИ;</p>	ПУ		
		23.3.1.		ПУ		
		23.3.2.	<p>2) неадекватних ТСИ.</p>	ПУ		

17.1	Interoperability constituents and subsystems which are in conformity with harmonised standards or parts thereof, the references of which have been 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.	23.5.	Чиниоци интероперабилности, елементи подсистема и подсистеми који су усаглашени са хармонизованим стандардима или њиховим деловима сматрају се усаглашени са основним захтевима обухваћеним тим стандардима или њиховим деловима.	ПУ		
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) стабилни подсистеми су подсистем инфраструктура, подсистем енергија и подсистем контрола, управљање и сигнализација – пружни део;	ПУ		
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	24.1.	Стабилни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви и ако имају дозволу за коришћење коју издаје Дирекција на обрасцу прописаном актом из става 12. овог члана, као и у облику решења.  Дирекција прописује начин и услове за издавање дозволе из става 1. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац	ПУ		

18.3	<p>territory of its Member State.</p> <p>National safety authorities shall provide detailed guidance on how to obtain the 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.	<p>дозволе за коришћење и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем.</p> <p>-</p>	ПУ		
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</p>	-  24.2.	<p>Уз захтев за издавање дозволе за коришћење стабилних подсистема прилаже се документација која укључује документоване доказе о:</p> <p>1) декларацијама о верификацији из члана 19. односно члана 20. овог закона;</p> <p>2) техничкој усклађености подсистема</p>	НП  ПУ		



	<p>TSIs, national rules and registers;</p> <p>(c) the safe integration of the subsystems, established on the basis of the relevant TSIs, national rules, and the common safety methods ('CSMs') set out in Article 6 of Directive (EU) 2016/798;</p> <p>(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</p>	<p>24.2.1.</p> <p>24.2.2.</p> <p>24.2.3.</p> <p>-</p>	<p>са системом у који се интегришу, утврђеној на основу одговарајућих ТСИ, националних прописа и регистра;</p> <p>3) безбедној интеграцији подсистема, утврђеној на основу одговарајућих ТСИ, националних прописа и заједничких безбедносних метода утврђених законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>НП</p>	<p>Агенција нема надлежност ван територије ЕУ</p>	
--	--	---	---	---	---	--

18.5	<p>relevant supplementary information, setting a reasonable deadline for the provision thereof.</p> <p>The national safety authority 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</p>	24.6.	<p>Дирекција у року од месец дана од дана пријема захтева из става 2. овог члана обавештава подносиоца захтева да је документација потпуна или тражи одговарајуће додатне информације, за чије достављање одређује разуман рок.</p> <p>Дирекција проверава потпуност и доследност документације и издаје дозволу за коришћење стабилних подсистема или доноси решење о одбијању издавања дозволе за коришћење стабилних подсистема најкасније у року од четири месеца од пријема свих одговарајућих информација.</p> <p>-</p>	ПУ		
		24.7.		ПУ		

18.6	<p>upgrading of existing subsystems, the applicant shall send a file describing the project to the national safety authority. 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. The national safety authority, in close cooperation with the Agency in the case of trackside ERTMS projects, shall examine the file and shall decide whether a new authorisation for placing in service is needed, on the basis of the following criteria:</p> <p>(a) the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the works envisaged;</p> <p>(b) it is required by the relevant TSIs;</p> <p>(c) it is required by the national implementation plans established by the Member States; or</p> <p>(d) changes are made to the values of the parameters on the basis of which the</p>	-	<p>У случају обнове или унапређења структурног подсистема наручилац или произвођач доставља Дирекцији документацију која садржи опис пројекта, а Дирекција у року од месец дана обавештава наручиоца или произвођача да ли је документација комплетна или тражи додатне информације, одређујући довољан рок за њихово достављање.</p> <p>Дирекција одлучује, узимајући у обзир план имплементације ТСИ за Републику Србију, да ли обим радова захтева нову дозволу за коришћење структурног подсистема или нову дозволу за коришћење возила.</p> <p>Нова дозвола за коришћење структурног подсистема потребна је</p>	НП	Агенција нема надлежност ван територије ЕУ	
------	--	---	--	----	--	--

	<p>authorisation was already granted. The national safety authority shall take its decision within a predetermined, reasonable 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>увек када:</p> <p>1) због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности тог подсистема;</p> <p>2) то захтевају релевантне ТСИ;</p> <p>3) се измене вредности параметара дефинисаних у ТСИ/националним прописима на основу којих је већ издата дозвола за коришћење;</p> <p>4) то захтева план имплементације ТСИ за Републику Србију.</p> <p>У случају из става 2. овог члана Дирекција је дужна да одлучи најкасније четири месеца након што наручилац или произвођач достави захтевану документацију.</p> <p>Решење о одбијању издавања дозволе за коришћење стабилних подсистема коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
--	---	---	--	---	--	--

18.7		36.4.		ПУ		
		24.8.		НУ	Преиспитивање решења о одбијању дозволе и жалба против њега није могућа у складу са Законом о државној управи.	
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.	-	-	НП	Агенција није надлежна ван ЕУ.	
19.2	In order to ensure the harmonised implementation of	-	-	НП		

19.3	<p>ERTMS and interoperability at Union level, before any call for tenders relating to ERTMS track-side equipment, the Agency shall check that the 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> <p>(a) the draft tender specifications or the description of the envisaged technical solutions;</p> <p>(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;</p> <p>(c) documentary evidence of the compliance of technical solutions envisaged with the relevant TSIs;</p> <p>(d) any other relevant documents, such as national</p>	-	-	HII		
------	---	---	---	-----	--	--

	<p>safety authority opinions, declarations of verification or conformity certificates.</p> <p>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.</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,</p>					
--	---	--	--	--	--	--

<p>19.4</p>	<p>within two months of receipt of all relevant information. The Agency shall base its opinion on the file of the applicant and on possible 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,</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>III</p>		
-------------	---	----------	----------	------------	--	--



19.5	<p>the applicant is entitled to bring an appeal before the Board of Appeal established under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796.</p> <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>	-	-	HII		
------	---	---	---	-----	--	--

19.6		-	-	НП		
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.	Мобилни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви и ако имају дозволу за коришћење.	ПУ		
20.2	In particular, the applicant shall ensure that the relevant declaration of verification has been provided.	25.2.	Подносилац захтева обезбеђује одговарајућу декларацију о верификацији.	ПУ		
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.  27.1.	Мобилни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви и ако имају дозволу за коришћење.  Дирекција издаје дозволу за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ на обрасцу прописаном актом из става 5. овог члана, као и у облику решења, без додатних провера на основу декларације о усаглашености са одобреним типом возила.	ДУ	- Агенција не може да издаје дозволе подносиоцима захтева из трећих држава; - непостојање регистра инфраструктуре; - у СОТIF (АТМF) задржан је принцип прве и додатне дозволе, што морамо да	

21.2	<p>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 include evidence that the technical compatibility between the vehicle and the network of the area of use has been checked.</p>	-	-		<p>примењујемо.</p>	
21.3	<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</p>	27.3.	<p>Уз захтев за издавање дозволе из става 1. овог члана прилаже се документација која садржи:</p>	ПУ	<p>Чл. 27 - 32. су преузети из важећег ЗОБ и усклађени су са Директивом 2008/57 и СОПГ-ом</p>	
		27.3.1.	<p>1) доказе о извршеној верификацији свих подсистема од којих се возило састоји, што се потврђује сертификатима о верификацији и декларацијама о верификацији у складу са чланом 19. овог закона;</p>	ПУ		
		27.3.2.	<p>2) доказе о техничкој усклађености подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу релевантних ТСИ-ја и, према потреби, националних прописа;</p>	ПУ		

<p>the CSMS referred to in Article 6 of Directive (EU) 2016/798;</p> <p>(d) the technical compatibility of the vehicle with the 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	27.3.3.	<p>3) доказе о безбедној интеграцији подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу релевантних ТСИ, националних прописа и заједничких безбедносних метода утврђених законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају;</p>	ПУ		
	27.3.4.	<p>4) доказе о техничкој усклађености возила са железничком инфраструктуром Републике Србије;</p> <p>5) декларацију подносиоца захтева о усаглашености са одобреним типом возила.</p> <p>У дозволи из става 1. овог члана наводи се:</p> <p>1) подручје употребе;</p> <p>2) вредности параметара утврђених у ТСИ и, где је применљиво, у националним прописима, за проверу техничке усклађености између возила и подручја употребе;</p>	ПУ		
	27.3.5.	<p>3) усклађеност возила са релевантним ТСИ и националним прописима, који се односе на параметре из тачке 2) овог става;</p>	ПУ		
	27.4.	<p>4) услови за коришћење возила и друга ограничења</p>	ПУ		
	27.4.1.		ПУ		
	27.4.2.		ПУ		
	27.4.3.	<p>Возила која су добила дозволу за коришћење у другим државама, која су потпуно усаглашена са свим ТСИ који обухватају све аспекте подсистема и нису предмет специфичних случајева и отворених</p>	ПУ		

	<p>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. 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</p>	<p>27.4.4.</p> <p>28.1.</p> <p>28.2.</p> <p>28.4.</p>	<p>питања која се односе на техничку усклађеност возила и мреже, не подлежу издавању додатне дозволе за коришћење, под условом да се употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ.</p> <p>За вучна возила из става 1. овог члана која су добила дозволу за коришћење у другим државама, ако се не употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ, Дирекција издаје додатне дозволе за коришћење таквих возила у Републици Србији.</p> <p>Подносилац захтева доставља Дирекцији техничку документацију о возилу и његовом предвиђеном коришћењу на мрежи Републике Србије која садржи:</p> <p>1) доказ да је за возило издата дозвола за коришћење у другој држави;</p> <p>2) примерак техничке документације о возилу која прати декларацију о верификацији, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем читања и процене, све док те информације нису усклађене са одговарајућим ТСИ;</p> <p>3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
--	--	---	---	-------------------------------	--	--

21.4	<p>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 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>	28.4.1.	4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и остала ограничења мреже.	ПУ		
21.5	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	28.4.2.	Дирекција при одлучивању о поднетом захтеву проверава техничку усклађеност возила и мреже, укључујући националне прописе који се примењују на отворена питања у циљу обезбеђења те усклађености.	ПУ		
		28.4.3.	Дирекција може да захтева достављање додатних информација, анализу ризика или спровођење испитивања на мрежи ради провере елемената из става 3. овог члана.	ПУ		
		28.4.4.	Дирекција ће са подносиоцем захтева одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних испитивања на мрежи. Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење испитивања у року од три месеца од подношења захтева.	ПУ		

	<p>request that tests be conducted on the network. In order to facilitate those tests, the national safety authorities involved may issue temporary 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</p>	<p>28.5.</p> <p>28.6.</p> <p>28.7.</p> <p>28.8.</p>	<p>Извештај о спровођењу испитивања из става 7. овог члана на мрежи Дирекцији доставља управљач инфраструктуре или управљач индустријске железнице.</p> <p>Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 2. овог члана: 1) два месеца након достављања докумената из става 3. овог члана; 2) месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања, уколико су потребни.</p> <p>Дозвола из става 1. овог члана садржи услове коришћења и друга ограничења, ако постоје.</p> <p>Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе за коришћење у року прописаном ставом 8. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу за коришћење после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.</p> <p>Дирекција издаје дозволу за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ на прописаном обрасцу и у облику решења.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
--	---	---	--	-------------------------------	--	--

21.6	<p>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.</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</p>	<p>28.9.</p> <p>28.9.1.</p> <p>28.9.2.</p> <p>28.10.</p> <p>28.11.</p> <p>29.1.</p>	<p>Уз захтев за издавање дозволе из става 1. овог члана прилаже се документација која садржи:</p> <p>1) доказе о извршеној верификацији свих подсистема од којих се возило састоји, што се потврђује сертификатима о верификацији и декларацијама о верификацији у складу са чланом 20. овог закона;</p> <p>2) доказе о техничкој усклађености подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу релевантних националних прописа;</p> <p>3) доказе о безбедној интеграцији подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу релевантних националних прописа и заједничких безбедносних метода утврђених законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају;</p> <p>4) доказе о техничкој усклађености возила са железничком инфраструктуром Републике Србије;</p> <p>5) декларацију подносиоца захтева о усаглашености са одобреним типом возила.</p> <p>У дозволи из става 1. овог члана наводи се:</p> <p>1) подручје употребе;</p> <p>2) вредности параметара утврђених у националним прописима, за проверу техничке усклађености између возила и подручја употребе;</p> <p>3) усклађеност возила са релевантним</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
------	--	---	--	---	--	--



21.7	<p>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 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.</p> <p>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.</p> <p>Where the Agency disagrees with a positive assessment of one or more national safety</p>	<p>29.3.</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>националним прописима, који се односе на параметре из тачке 2) овог става;</p> <p>4) услови за коришћење возила и друга ограничења.</p> <p>Возила која су одобрена за коришћење у другим државама, а која нису усаглашена са ТСИ, морају имати додатну дозволу за коришћење у Републици Србији коју издаје Дирекција на на обрасцу прописаном актом из става 12. овог члана, као и у облику решења.</p> <p>Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана доставља Дирекцији техничку документацију о возилу заједно са подацима о планираном коришћењу на мрежи Републике Србије.</p> <p>Документација из става 2. овог члана садржи:</p> <p>1) доказе да је коришћење возила одобрено у другој држави заједно са документацијом примењеном у поступку, у циљу доказивања да возило испуњава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о коришћеним или одобреним одступањима;</p> <p>2) техничке податке, програм одржавања и експлоатационе</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
------	---	---	--	---	--	--

	<p>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 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</p>	<p>29.4. 29.4.1 29.4.2.  29.4.3.  29.4.4.  30.1.  30.3.</p>	<p>карактеристике, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене;</p> <p>3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након издавања дозволе за коришћење;</p> <p>4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и друга ограничења мреже.</p> <p>Дирекција прописује параметре које је потребно проверити у вези са издавањем додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима и класификацију националних прописа у вези са овим параметрима.</p> <p>Докази из става 3. тач. 1) и 2) овог члана могу се оспорити једино ако Дирекција докаже постојање значајног ризика за безбедност.</p> <p>Дирекција може захтевати додатне</p>	<p>ПУ  ПУ ПУ ПУ  ПУ  ПУ</p>		
--	---	---	--	---	--	--

	<p>to the elements specified in paragraph 3 and in accordance with the procedures to be established in the implementing act adopted 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</p>	<p>30.4.</p> <p>30.4.1.</p> <p>30.4.2.</p> <p>30.4.3.</p> <p>30.4.4.</p>	<p>информације, анализе ризика или спровођење испитивања на мрежи како би се проверило да ли је документација из става 3. тач. 3) и 4) овог члана у складу са важећим националним железничким техничким прописима.</p> <p>Дирекција ће, након консултације са подносиоцем захтева, одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних испитивања. Управљач инфраструктуре је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење испитивања у року од три месеца од подношења захтева.</p> <p>Извештај о спровођењу испитивања из става 7. овог члана на мрежи Дирекцији доставља управљач инфраструктуре или управљач индустријске железнице.</p> <p>Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 1. овог члана:</p> <p>1) четири месеца након достављања докумената из става 3. овог члана;</p> <p>2) два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.</p> <p>Дозвола из става 1. овог члана садржи услове коришћења и друга ограничења, ако постоје.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
--	---	--	--	---	--	--

21.8	<p>only after application of the procedure laid down in that Article. The national safety authority shall take full responsibility 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. Those implementing acts shall be adopted in accordance with</p>	30.5.	<p>Додатна дозвола за коришћење не издаје се:</p> <p>1) за возила одобрена у другим државама пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ која носе ознаку RIC или RIV,</p> <p>2) за половна возила из тачке 1) овог члана која се увозе.</p>	ПУ ПУ		
		30.6.	<p>Дирекција у року од месец дана од дана пријема захтева за издавање дозвола из чл. 27 – 30. овог закона обавештава подносиоца захтева да је документација потпуна или тражи релевантне додатне информације, за чију доставу одређује разуман рок.</p>	ПУ		
		30.7.	<p>Дирекција издаје дозволе из става 1. овог члана или доноси решење о одбијању издавања дозвола из чл. 27. и 29. овог закона најкасније у року од четири месеца од пријема свих одговарајућих информација.</p>	ПУ		
		30.8.	<p>За издавање дозволе за коришћење возила из става 1. овог члана плаћа се</p>			

<p>the examination procedure referred to in Article 51(3). They shall take into account the experience gained during the preparation of the 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</p>		<p>такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.</p>	ПУ			
	30.9.	<p>Решење о одбијању захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p>	ПУ			
	30.10.	<p>Дирекција прописује начин и услове за издавање дозвола из става 1. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозвола, начин израде и садржину извештаја о процени примљене документације, начин поступања у случају измена на возилу за које је већ издата дозвола за коришћење, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозвола, садржину и образац дозволе за коришћење возила у међународном и унутрашњем саобраћају и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем.</p>				
	30.10.1.					
	30.10.2.					
	30.11.			ПУ		
	31.1.		<p>Образац дозволе за коришћење возила намењеног међународном саобраћају издаје се и на енглеском, француском или немачком језику.</p>	ПУ		
	31.1.1.			ПУ		

21.9	<p>substantiated. The applicant may, within a period of one month from receipt of the negative decision, request that the Agency or the national 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</p>	<p>31.1.2.</p> <p>32.1.</p> <p>32.2.</p> <p>32.3.</p>		<p>ΠΥ</p> <p>ΠΥ</p> <p>ΠΥ</p> <p>ΠΥ</p> <p>ΠΥ</p> <p>ΠΥ</p> <p>ΠΥ</p>		
------	--	---	--	---	--	--

	<p>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> <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</p>	<p>32.4.</p> <p>32.5.</p>		<p>IIY</p> <p>IIY</p> <p>IIY</p>		
--	--	---------------------------	--	----------------------------------	--	--

21.10	<p>accordance with paragraph 8 and wishes to extend the area of use within that Member State, it shall supplement the file with the relevant 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>	32.6.		IIY		
21.11	<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</p>			IIY		



	<p>the case of networks requiring specific expertise for geographical or historical reasons, with a view to reducing administrative 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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

21.12	<p>national safety authorities concerned in those Member States shall conclude with the Agency a multilateral agreement with a view to 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>					
21.13	<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</p>					

<p>21.14</p>	<p>whether such rules are compliant with the objectives of this Directive. If such rules are not compliant, the Member States concerned and the 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> <p>When the area of use of the vehicle is restricted to the</p>	47.2.	<p>Имаоци возила свих врста за која је издата дозвола за коришћење дужни су да пре прве употребе возила без одлагања Дирекцији поднесу захтев за упис у регистар из става 1. овог члана.</p> <p>-</p>	ПУ		

22.2  22.3	<p>territory of one Member State, it shall be registered in that Member State.</p> <p>When the area of use of the vehicle covers the territory of more than one Member State, it shall be registered in one of the Member States concerned.</p>	-	-	НП  НП	Примењујемо COTIF Specifications for vehicle registers ЗОИ члан 47. став 6.	
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</p>	33.1.  33.1.1.  33.1.2.	<p>Железнички превозник пре него што уврсти возило у воз проверава да ли је:</p> <p>1) за возило издата дозвола за коришћење у складу са чл. 27-30. овог закона и да је возило прописно регистровано;</p> <p>2) возило усклађено са трасом на основу регистра инфраструктуре, релевантних ТСИ или било којих релевантних информација које управљач инфраструктуре мора доставити без накнаде и у разумном року, ако регистар инфраструктуре не постоји или је непотпун;</p>	ПУ  ПУ  ПУ		



23.2	<p>integrated in the composition of the train where it is intended to operate, taking into account the safety management system set out in 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>3) возило правилно уврштено у састав воза у коме ће саобраћати, узимајући у обзир:</p> <p>(1) одредбе закона којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и прописа донетих на основу њега;</p> <p>(2) одговарајуће процедуре из свог система за управљање безбедношћу прописаног законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају, и</p> <p>(3) одредбе ТСИ Регулисање и управљање саобраћајем.</p> <p>Железнички превозник може, у циљу провере из става 1. тачка 2) овог члана, спровести потребна испитивања у сарадњи са управљачем инфраструктуре.</p> <p>Управљач инфраструктуре, у консултацији са подносиоцем захтева, омогућава спровођење свих потребних испитивања у року од три месеца од пријема захтева подносиоца.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
------	---	--	---	---	--	--

24.1	<p>The Agency or a national safety authority may, where appropriate, in accordance with the procedure laid down 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>	26.1.	<p>Типови свих врста возила било ког произвођача за које Дирекција издаје дозволу за коришћење, морају да буду одобрени.</p>	ДУ	<p>Агенција не може да издаје дозволе ван ЕУ.</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> <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</p>	26.2.	<p>Дозволу за тип возила издаје Дирекција на прописаном обрасцу из става 11. овог члана, као и у облику решења.</p>	НП	<p>Захтев се подноси Дирекцији за железнице писмено.</p> <p>Законом је прописано да се прво одобрава тип возила па онда појединачна возила.</p>	
24.3		26.9.	У случају измена одговарајућих	ПУ		

	<p>type authorisation already granted remains valid or needs to be renewed. If that authorisation needs to be 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>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>		<p>одредаба у ТСИ и националним прописима на основу којих је тип возила одобрен Дирекција одлучује да ли већ издата дозвола за тип остаје важећа или је потребно да се изда нова. Предмет провера у случају издавања нових дозвола за тип возила односи се само на делове прописа који су промењени.</p> <p>Дирекција прописује начин и услове за издавање дозволе за тип возила, садржину захтева за издавање дозволе за тип возила, садржину и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржину и образац дозволе за тип возила.</p> <p>Дирекција прописује начин и услове за издавање дозволе за тип возила, садржину захтева за издавање дозволе за тип возила, садржину и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржину и образац дозволе за тип возила.</p>			
24.4		26.12.		ПУ		У овај подзаконски акт пренеће се одредбе имплементационог акта Комисије
24.5	Where appropriate, the Commission may adopt implementing acts establishing	26.12.		ПУ		Поступак издавања декларације

24.6	<p>ad hoc modules for conformity assessment. Those implementing acts shall be adopted in accordance with 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>	-	-	НП	Односи се на Комисију	усаглашености са типом описан је у подзаконском акту из члана 26.12.
24.7		48.2.	Дирекција доставља Агенцији податке о свим одобреним типовима возила у Републици Србији ради уношења у Европски регистар одобрених типова возила.	ПУ		

<p>25.1</p> <p>25.2</p>	<p>A vehicle or a series of vehicles which is in conformity with an authorised vehicle type shall, without further checks, receive a 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>	<p>27.1.</p> <p>26.9.</p>	<p>Дирекција издаје дозволу за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ на обрасцу прописаном актом из става 5. овог члана, као и у облику решења, без додатних провера на основу декларације о усаглашености са одобреним типом возила.</p> <p>Дозволе за коришћење возила које су издате на основу претходно одобрених типова возила остају на снази и након издавања нових дозвола за тип возила.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
<p>26.1</p>	<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</p>	<p>34.1.</p> <p>34.2.</p>	<p>Када железнички превозник током употребе утврди да возило које користи не испуњава неки од основних захтева, предузима потребне корективне мере како би осигурао усклађеност тог возила са основним захтевима. Осим тога, може да обавести Дирекцију о предузетим мерама.</p> <p>Ако железнички превозник има доказ да је неусклађеност постојала већ у тренутку издавања дозволе за коришћење возила, о томе обавештава Дирекцију.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		

26.2	<p>the time when the authorisation for placing on the market was issued, it shall inform the Agency and any other national safety 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</p>	34.3.	<p>Ако Дирекција утврди у оквиру поступка надзора прописаног законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају да возило или тип возила, за које је издала дозволу за коришћење, када се употребљава у складу с његовом наменом, не испуњава неки од основних захтева, о томе обавештава железничког превозника који употребљава то возило или тип возила и од њега тражи да преузме потребне корективне мере како би обезбедио усклађеност тог возила или тих возила са основним захтевима.</p> <p>У случају из става 3. овог члана Дирекција обавештава Агенцију и заинтересована национална тела за безбедност из држава чланица Европске уније, укључујући тела у чијим државама је у току поступак издавања дозвола за коришћење возила истог типа.</p>	ПУ		
		34.4.		ПУ		

26.3	<p>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 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</p>	34.6.	<p>Када корективне мере из ст. 1 и 3. овог члана које је применио железнички превозник не обезбеде усклађеност са основним захтевима и та неусклађеност доведе до озбиљног безбедносног ризика, Дирекција у оквиру надзора из става 3. овог члана може решењем наложити привремене безбедносне мере као што је суспензија дозволе за тип возила или суспензија дозволе за коришћење возила.</p> <p>Решење из става 6. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p>	ПУ		
------	--	-------	---	----	--	--

26.4	<p>taken to address the serious safety risk, may decide to revoke or amend the authorisation when it is proven that an essential requirement 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. 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</p>	34.7.	<p>Дирекција у случајевима из става 6. овог члана, после преиспитивања делотворности мера предузетих ради уклањања озбиљног безбедносног ризика, може одлучити да решењем одузме или измени дозволу за коришћење возила или дозволу за тип возила, када се докаже да у тренутку издавања дозволе није био испуњен одређени основни захтев.</p>	ПУ		
		34.8.	<p>Дирекција о одлуци из става 8. овог члана обавештава носиоца дозволе за коришћење возила односно носиоца дозволе за тип возила.</p> <p>Решење из става 8. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p>	ПУ		
		34.9.		ПУ		



	<p>procedure is that the vehicle authorisation is neither to be restricted nor revoked, the temporary safety measures referred to in paragraph 3 of 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</p>	34.10.  -	-	ПУ      НП	<p>Преиспитивање решења није могуће у складу са Законом о државној управи.</p> <p>Агенција нема надлежност ван ЕУ</p>	
--	--	-----------------	---	------------------------------	---	--

26.5	<p>the market which it has granted, it shall directly inform all national safety authorities, giving the reasons for its decision.</p> <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</p>	-	-	НП	<p>Агенција нема надлежност ван ЕУ</p> <p>Агенција нема надлежност ван ЕУ</p>	
------	---	---	---	----	---	--

26.6	<p>first check whether the same problem of non-compliance applies. In that event, the procedure provided for in this Article shall apply.</p> <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>	-		НП		
26.7	<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</p>	34.11.	<p>Одлука Дирекције о одузимању дозволе за коришћење уноси се регистар возила из члана 47. овог закона или.</p> <p>Дирекција обавештава све железничке превознике који користе возила истог типа као што је возило или тип који подлеже одузимању дозволе. Железнички превозници проверавају да ли код њихових возила постоји исти проблем неусклађености са основним захтевима. У том случају, примењује се поступак прописан овим чланом.</p>	ПУ		
		34.12.	<p>Возило коме је одузета дозвола за</p>	ПУ		

26.8	placing on the market was issued, the latter shall be amended to exclude the parts of the area of use concerned.	34.13.	<p>коришћење не сме се више користити.</p> <p>Када се одузме дозвола за тип возила, возила која одговарају том типу не смеју се стављати на тржиште, а ако су већ стављена на тржиште морају се повући са тржишта.</p> <p>Нова дозвола за коришћење појединачних возила може се тражити у складу са чл. 27 - 30. овог закона, а нова дозвола за тип возила може се тражити у складу са чланом 26. овог закона.</p>	ПУ		
		34.14.	Ако је у случајевима из ст. 1-3. овог члана неусклађеност с основним захтевима ограничена на део подручја употребе предметног возила и ако је та неусклађеност постојала већ у тренутку издавања дозволе за коришћење, дозвола за коришћење се мења тако да се из ње искључе одређени делови подручја употребе.	ПУ		
		34.15.		ПУ		

26.9		34.16.  34.17.		ПУ  ПУ		
27.1	<p>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.</p> <p>Member States shall ensure that those authorities notify the Commission and other</p>	<b>0.2</b> 21.1.	<p>Министарство је орган надлежан за нотификацију тела за оцењивање усаглашености Европској комисији и државама чланицама Европске уније и може нотификовати искључиво именована тела за оцењивање усаглашености.</p> <p>Поступак нотификације тела за</p>	ПУ		

27.2	<p>Member States' bodies authorised to carry out third-party conformity assessment tasks as provided for in Articles 10(2) and 15(1). They shall also ensure that they inform the Commission and the other Member States of the designated bodies referred to in Article 15(8).</p>	21.7.	<p>оцењивање усаглашености, начин утврђивања испуњености прописаних општина и посебних захтева за нотификована тела, надзор над радом тих тела, као и суспензија и повлачење нотификације уређује се прописом који доноси Влада.</p>	ПУ		
27.3	<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>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><b>0.3</b> 9.2.</p>	<p>Министарство надлежно за вођење Регистра, на писмени предлог надлежног министарства, врши пријављивање Именованог тела Европској комисији, у складу са потврђеним међународним споразумима чији је потписник Република Србија.</p> <p>-</p>	ПУ		
27.4		-		НП	Није случај у РС	

27.5	The notifying authority shall take full responsibility for the tasks performed by the body referred to in paragraph 3.	-	-	НП	Није случај у РС	
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	-	-	НП НП	Није случај у РС Тело за пријављивање је Министарство привреде и овим законом се не могу прописивати услови за министарства	

	<p>of its activities;</p> <p>(c) be organised in such a way that each decision relating to notification of a conformity assessment body is taken by 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>	<p><b>0.2</b> 21.7.</p>	<p>Поступак нотификације тела за оцењивање усаглашености, начин утврђивања испуњености прописаних општина и посебних захтева за нотификована тела, надзор над радом тих тела, као и суспензија и повлачење нотификације уређује се прописом који доноси Влада.</p>	ПУ		



30.1	For the purposes of notification, a conformity assessment body shall meet the requirements laid down in paragraphs 2 to 7 of this Article and in Articles 31 and 32.	<b>0.1</b> 37.1.	Пријављено тело има својство правног лица.	ПУ		
30.2	A conformity assessment body shall be established under national law and shall have legal personality.	37.2.	Пријављено тело способно је обављати све послове оцењивања усаглашености прописане релевантним ТСИ и за које је пријављено, без обзира на то обавља ли наведене послове само или се они обављају у његово име и под његовом одговорношћу.	ПУ		
30.3	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.  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	37.3.	У сваком тренутку, за сваки посебни поступак оцењивања усаглашености и сваку врсту или категорију производа за које је пријављено, пријављено тело има на располагању:  1) потребно особље са техничким знањем и довољним и	ПУ		

<p>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 which conformity assessment is to be carried out, ensuring the transparency and the ability to apply those procedures. It shall have in place appropriate policies and procedures that distinguish between the tasks it carries out as a notified conformity assessment body and other activities;</p> <p>(c) the proper procedures for the performance of activities which 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>It shall have the means necessary to perform in an appropriate manner the technical and administrative tasks connected with the conformity assessment</p>	37.3.1.	<p>одговарајућим искуством за обављање послова оцењивања усаглашености;</p>	ПУ		
	37.3.2.	<p>2) одговарајуће описе поступака у складу са којима се оцењивање усаглашености спроводи, а којима осигурава транспарентност и способност примене тих поступака. Мора да има и успостављена одговарајућа правила и поступке за одвајање послова које обавља као пријављено тело од других активности;</p>	ПУ		
	37.3.3.	<p>3) одговарајуће поступке за обављање активности којима води рачуна о величини привредног друштва, сектору у којем делује, његовој структури, степену сложености технологије производа и масовној или серијској природи производног процеса.</p> <p>4) средства потребна за обављање техничких и административних послова повезаних са пословима оцењивања усаглашености на</p>	ПУ		

	<p>activities and shall have access to all necessary equipment or facilities.</p> <p>Conformity assessment bodies shall take out liability insurance unless liability is assumed by the State in accordance with national law, 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>	<p>37.3.4.</p> <p>37.4.</p>	<p>примерен начин и мора да има приступ свој потребној опреми или постројењима.</p> <p>Пријављено тело је осигурано од одговорности.</p> <p>Особље пријављеног тела мора да чува као пословну тајну све информације добијене приликом обављања послова на основу одговарајућих ТСИ или прописа Републике Србије.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
30.4	<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</p>	37.5.	<p>Пријављена тела учествују у одговарајућим активностима</p>	ПУ		

30.6	<p>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 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.</p>	37.6.	<p>стандардизације и активностима координационе групе пријављених тела Европске уније или обезбеђују да је њихово особље које спроводи оцењивање усаглашености обавештено о тим активностима.</p> <p>Тела која су пријављена за оцењивање усаглашености пружног дела и/или дела у возилу подсистема контрола, управљање и сигнализација учествују у активностима групе за ERTMS (Европски систем за управљање железничким саобраћајем) Европске уније или обезбеђују да је њихово особље које спроводи оцењивање усаглашености обавештено о тим активностима.</p>	ПУ		
30.7		37.7.		ПУ		

31.1	<p>A conformity assessment body shall be a third-party body independent of the organisation or of the manufacturer of the product it assesses.</p> <p>A body belonging to a business association or professional federation 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>	38.1.	<p>Пријављено тело има својство екстерног тела и независно је од организације произвођача чији производ оцењује.</p>	ПУ		
31.2	<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</p>	38.2.	<p>Тело које припада пословној асоцијацији или струковном савезу који представља предузећа укључена у пројектовање, производњу, испоруку, склапање, употребу или одржавање производа које оно оцењује, може се сматрати телом за оцењивање усаглашености само под условом да је доказана његова независност и непостојање сукоба интереса.</p>	ПУ		
31.3	<p>the products which they</p>	38.3.	<p>Пријављено тело, његово руководство и особље одговорно за спровођење оцењивања усаглашености не смеју бити пројектант, произвођач, добављач, уграђивач, купац, власник,</p>	ПУ		

31.4	<p>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>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</p>	38.4.	<p>корисник или одржавалац производа које оцењују, као ни овлашћени заступник било које од тих странака. То не искључује употребу оцењених производа који су потребни за рад пријављеног тела или употребу таквих производа за личну намену.</p> <p>Пријављено тело, његово руководство и особље одговорно за спровођење оцењивања усаглашености нису директно укључени у пројектовање, производњу или градњу, стављање на тржиште, уграђивање, употребу или одржавање тих производа нити представљају странке које учествују у тим активностима. Не учествују ни у каквој активности која може бити у сукобу с независношћу њихове процене или поштењем у односу на послове оцењивања усаглашености за које су пријављени, а нарочито се односи на услуге саветовања.</p>	ПУ		
------	---	-------	--	----	--	--

	<p>of their subsidiaries or subcontractors do not affect the confidentiality, objectivity or impartiality of their conformity assessment activities.</p>					
31.5	<p>Conformity assessment bodies and their personnel shall carry 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.</p>	38.5.	<p>Пријављено тело обезбеђује да активности његових огранака или подизвођача не утичу на поверљивост, објективност или непристраност њиховог оцењивања усаглашености.</p>	ПУ		
31.6		38.6.	<p>Пријављено тело и његово особље спроводе активности оцењивања усаглашености на највишем степену професионалности и потребне техничке стручности у одређеном подручју, без притисака и подстицаја, нарочито финансијских, који би могли утицати на њихову процену или резултате њихове оцене усаглашености, посебно у вези са особама или групама особа које су заинтересоване за резултате тих активности.</p>	ПУ		

32.1	<p>The personnel responsible for carrying out conformity assessment activities shall have the following skills:</p> <p>(a) sound technical and vocational training covering all the conformity assessment activities in relation to which the conformity assessment body has been notified;</p> <p>(b) satisfactory knowledge of the requirements of the assessments they carry out and adequate authority to carry out those assessments;</p> <p>(c) appropriate knowledge and understanding of the essential requirements, of the applicable harmonised standards and of the relevant provisions of Union law;</p> <p>(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>	39.1.	<p>Особље одговорно за спровођење активности оцењивања усаглашености има следеће вештине:</p> <p>1) добру техничку и стручну оспособљеност којом су обухваћене све активности оцењивања усаглашености за које је тело за оцењивање усаглашености пријављено;</p> <p>2) задовољавајуће познавање захтева повезаних са оцењивањима која спроводе и одговарајуће овлашћење за спровођење тих оцењивања;</p> <p>3) одговарајуће знање о основним захтевима, примењеним хармонизованим стандардима и одговарајућим одредбама међународног права и разумевање тих захтева, стандарда и одредаба;</p> <p>4) способност израде потврда, белешки и извештаја којима се доказује да су оцењивања спроведена.</p> <p>Накнада за рад руководства и особља које спроводи оцењивање не зависи од броја спроведених оцењивања нити од резултата оцењивања.</p>	ПУ		
32.2		39.1.1.		ПУ		
		39.1.2.		ПУ		
		39.1.3.		ПУ		
		39.1.4.		ПУ		
		39.2.		ПУ		



33.1	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 requirements set out in Articles 30 to 32, in so far as the applicable harmonised standards cover those requirements.	-	-	НП	због позивања на Сл. гласник ЕУ	
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.  Notified bodies shall take full responsibility for the tasks performed by subcontractors or subsidiaries wherever these	40.1.	Ако пријављено тело додели уговором подизвођачу одређене послове повезане са оцењивањем усаглашености или се определи да те послове обави његов огранак, оно обезбеђује да подизвођач или огранак испуњава захтеве прописане чл. 37 - 39. овог закона и о томе на одговарајући начин обавештава тело које спроводи пријављивање.  Пријављено тело преузима пуну одговорност за послове које обављају подизвођачи или огранци, без обзира на то где им је седиште.	ПУ		
34.2		40.2.		ПУ		

34.3	<p>are established.</p> <p>Activities of notified bodies may be subcontracted or carried out by a subsidiary only with the agreement of the client.</p>	40.3.	<p>Активности пријављеног тела могу се доделити подизвођачу или их може обавити огранак само уз пристанак клијента.</p>	ПУ		
34.4	<p>Notified bodies shall keep at the disposal of the notifying authority the relevant documents concerning the assessment of the qualifications of the subcontractor or the subsidiary and the work carried out by them under the relevant TSI</p>	40.4.	<p>Пријављено тело ставља на располагање телу које спроводи пријављивање одговарајућа документа која се односе на оцењивање квалификација подизвођача или огранака и послова које они обављају у складу са одговарајућим ТСИ.</p>	ПУ		
35.1	<p>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,</p>	41.1.	<p>Подносиоци захтева могу користити акредитована интерна тела за оцењивање усаглашености ради спровођења поступака одређених у модулима CA1 и CA2, који су прописани Јединственим техничким прописима – Поступци оцене (модули) које доноси OTIF.</p>	ПУ		
		41.2.	<p>Интерно тело представља посебан и издвојен део организације подносиоца захтева који не учествује у пројектовању, производњи, испоруци, уградњи, употреби или одржавању</p>	ПУ		

35.2	<p>installation, use or maintenance of the products it assesses.</p> <p>An accredited in-house body shall meet the following requirements:</p> <p>(a) it shall be accredited in accordance with Regulation (EC) No 765/2008;</p> <p>(b) the body and its personnel shall, within the undertaking of which they form a part, be organisationally identifiable 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>41.3.</p> <p>41.3.1.</p> <p>41.3.2.</p> <p>41.3.3.</p>	<p>производа које оцењује.</p> <p>Акредитовано интерно тело испуњава следеће захтеве:</p> <p>1) акредитовано је од стране Акредитационог тела Србије;</p> <p>2) тело и његово особље су препознатљиви на организационом нивоу унутар привредног друштва, имају методе извештавања којима се обезбеђује њихова непристраност и то доказују Акредитационом телу Србије;</p> <p>3) тело и његово особље нису одговорни за пројектовање, производњу, испоруку, уградњу, рад или одржавање производа које оцењују и не обављају активности које би могле да буду у сукобу с независношћу њихове оцене у односу на њихове активности оцењивања;</p> <p>4) тело пружа своје услуге искључиво привредном друштву чији је део.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
------	--	---	---	---	--	--

35.3	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.	41.3.4.  41.4.	Акредитовано интерно тело се не пријављује. Информације о његовој акредитацији пружа привредно друштво чији је део или Акредитационо тело Србије обавештава тело које спроводи пријављивање на његов захтев.	ПУ		
36.1	A conformity assessment body shall submit an application for notification to the notifying authority of the Member State in which it is established.	<b>0.3</b> 2.1.	Именовање тела за оцењивање усаглашености за спровођење оцењивања усаглашености производа са захтевима из одређеног техничког прописа врши се на основу захтева за именовање, који подноси тело за оцењивање усаглашености (у даљем тексту: подносилац захтева). Захтев из става 1. овог члана, подноси се министарству у чијем делокругу је припрема и доношење одговарајућег техничког прописа на основу кога се тражи именовање (у даљем тексту: надлежно министарство).	ПУ		
36.2	That application shall be accompanied by a description of the conformity assessment activities, the conformity assessment module or modules and the product or	3.1.	Захтев из члана 2. ове уредбе садржи: 1) пословно име, односно назив и адресу седишта, правни положај, организациону структуру и претежну делатност подносиоца захтева; 2) назив техничког прописа на основу кога се тражи именовање и број службеног гласила Републике Србије	ПУ		

	<p>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>у коме је тај пропис објављен;</p> <p>3) обим послова оцењивања усаглашености, као и врсту, групу, односно назив производа који је предмет оцењивања усаглашености и друге податке ради ближе идентификације производа, са позивом на одговарајуће одредбе техничког прописа;</p> <p>4) податке о стручној оспособљености запослених и других ангажованих лица на пословима оцењивања усаглашености (у даљем тексту: особље);</p> <p>5) податке о техничким капацитетима, укључујући опрему и локацију на којој ће се обављати послови оцењивања усаглашености;</p> <p>6) податке о другим делатностима које обавља подносилац захтева, укључујући и делатности које би могле утицати на независност и непристрасност подносиоца захтева, његовог директора, односно највишег руководства и особља у односу на лица повезана са производом који је предмет оцењивања усаглашености;</p> <p>7) податке о начину на који је подносилац захтева уредио поступање и одлучивање по приговорима на његов рад и донете одлуке у вези са пословима оцењивања усаглашености, као и податке о начину чувања пословне тајне;</p> <p>8) назив исправе којом се доказује оспособљеност подносиоца захтева за</p>			
--	--	--	--	--	--

	Where the conformity	<p>0.2 9.1.</p> <p>9.3</p>	<p>оцењивање усаглашености (нпр. акт о акредитацији); 9) податке о закљученом уговору о осигурању од одговорности за штету; 10) друге податке од значаја за именоване.</p> <p>Техничким прописом утврђује се начин оцењивања усаглашености који може да обухвати примену једног поступка, неколико поступака или комбинацију различитих поступака оцењивања усаглашености. Поступци оцењивања усаглашености из става 1. овог члана могу бити утврђени и посредно у стандарду или техничкој спецификацији на које се позива технички пропис.</p> <p>Ако подносилац захтева своју способност за спровођење оцењивања усаглашености не доказује актом о акредитацији, ту способност подносилац захтева може доказивати другом одговарајућом документацијом.</p>	ПУ		
--	----------------------	--------------------------------	--	----	--	--

36.3	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.	<b>0.3</b> 6.4.		ПУ		
37.1  37.2  37.3	<p>Notifying authorities shall only notify conformity assessment bodies which comply with the requirements laid down in Articles 30 to 32.</p> <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> <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</p>	<b>0.2</b> 21.4.	Министарство врши нотификацију на захтев именованог тела за оцењивање усаглашености који се доставља преко надлежног министарства.	ДУ	Пријављивање тела за оцењивање усаглашености уређено је другим законом који се односи на све области а не само на железницу.	

	<p>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 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>					
37.5	<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  38.2	<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.</p>					

	The Commission shall ensure that that list is kept up to date.					
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 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><b>0.2</b> 20.1</p>	<p>Ако надлежни министар утврди да именовано тело више не испуњава захтеве за именована тела прописане овим законом и техничким прописом на основу којег је донето решење о именовању, или да не извршава своје обавезе, односно да извршава обавезе на начин који није у складу са одредбама овог закона и техничког прописа на основу којег је донето решење о именовању, доноси решење о суспензији или одузимању именовања, у складу са законом којим се уређује општи управни поступак и у складу са прописом из члана 15. став 3. овог закона.</p>	ПУ		
39.2	<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</p>	20.5	<p>У случају доношења решења о одузимању или суспензији или у случају да именовано тело престане са радом, надлежни министар налаже том телу да изврши пренос документације у вези са оцењивањем усаглашености другом именованом телу или да омогући доступност те документације надлежним органима.</p>	ПУ		

	market surveillance authorities at their request.			ПУ		
40.1	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.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
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.	-	-	НП		
40.3	The Commission shall ensure that all sensitive information obtained in the course of its investigations is treated confidentially.	-	-	НП		
	Where the Commission ascertains that a notified body does not meet, or no longer					

40.4	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.	-	-	НП		
41.1	Notified bodies shall carry out conformity assessments in accordance with the conformity assessment procedures provided for in the relevant TSI.	<b>0.1</b> 43.1.	Пријављено тело спроводи оцењивање усаглашености у складу са поступцима оцењивања усаглашености прописаним у релевантним ТСИ.	ПУ		
41.2	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. In so doing, they shall nevertheless operate with the aim of assessing the compliance of the product	43.2.	Оцењивање усаглашености спроводи се на пропорционални начин тако да се избегну непотребна оптерећења привредних субјеката. Пријављено тело при обављању својих активности води рачуна о величини предузећа, сектору у којем оно делује, његовој структури, степену сложености технологије производа који се оцењује и масовној или серијској природи производног процеса.	ПУ		

41.3	<p>with this Directive.</p> <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>	43.3.	<p>Ако пријављено тело утврди да произвођач не испуњава захтеве прописане у релевантној ТСИ, одговарајућим хармонизованим стандардима или техничким спецификацијама, оно захтева да произвођач предузме одговарајуће корективне мере и не издаје сертификат о усаглашености.</p>	ПУ		
41.4	<p>Where, in the course of the monitoring of conformity 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>Ако пријављено тело током праћења усаглашености после издавања сертификата утврди да производ више није у складу с релевантним ТСИ или одговарајућим хармонизованим стандардима или техничким спецификацијама, оно захтева да произвођач предузме одговарајуће корективне мере и, ако је то потребно, суспендује или одузима сертификат.</p> <p>Ако корективне мере нису предузете или немају потребан ефекат, пријављено тело према потреби ограничава, суспендује или одузима издате сертификате.</p>	ПУ		

41.5		43.5.		ПУ		
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</p>	<p>44.1.</p> <p>44.1.1.</p> <p>44.1.2.</p> <p>44.1.3.</p> <p>44.1.4.</p>	<p>Пријављено тело обавештава тело које спроводи пријављивање о:</p> <p>1) сваком одбијању, ограничавању, суспензији или одузимању сертификата;</p> <p>2) свим околностима које утичу на обим и услове за пријављивање;</p> <p>3) сваком захтеву за обавештавање који је примило од тржишне инспекције у вези с активностима оцењивања усаглашености;</p> <p>4) на захтев, о активностима оцењивања усаглашености спроведеним на подручју за које су пријављени и свакој другој спроведеној активности, укључујући прекограничне активности и уговоре с подизвођачима.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		

42.2	<p>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, 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>	44.2.	<p>Надлежним националним телима за безбедност држава чланица Европске уније, доставља се обавештење о сваком одбијању, ограничавању, суспензији или одузимању сертификата из става 1. тачка 1) овог члана.</p> <p>Пријављено тело доставља другим пријављеним телима, која спроводе сличне активности оцењивања усаглашености којима су обухваћени исти производи, релевантне информације о питањима у вези с негативним и, на захтев, позитивним резултатима оцењивања усаглашености.</p> <p>Пријављено тело доставља Агенцији сертификате о верификацији подсистема, сертификате о усаглашености чинилаца интероперабилности и сертификате о погодности за употребу чинилаца интероперабилности.</p>	ПУ		
42.3		44.4.		ПУ		
43.1	The Commission shall provide for the organisation of exchanges of best practices between the Member States'	44.5.		ПУ		

	national authorities responsible for notification policy.					
44.1	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. 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	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: (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; (b) in the case of documents to	46.1.  46.1.1.	Одредбе чл. 37 - 41. овог закона сходно се примењују и на именовано тело осим:  1) у погледу вештина које особље именованог тела мора да има у складу с чланом 39. став 1. тачка 3) овог закона, с тим да именовано тело мора да има одговарајуће знање о праву Републике Србије и разумевање тог права;	ПУ  ПУ		



45.2	<p>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 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>	46.1.2.	<p>2) у погледу документације коју се ставља на располагање телу које спроводи пријављивање у складу са чланом 40. став 4. овог закона, именовано тело дужно је да укључи документе који се односе на рад који су обавили подизвођачи или огранци у складу с одговарајућим националним прописима.</p> <p>Оперативне обавезе прописане чланом 43. овог закона примењују се и на именована тело, осим ако се те обавезе односе на националне прописе уместо на ТСИ.</p> <p>Обавеза обавештавања прописана чланом 44. став 1. овог закона примењује се и на именовано тело које на одговарајући начин обавештава Дирекцију.</p>	ПУ		
45.3		46.2.		ПУ		
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>	46.3.	47.3.	ПУ		
			<p>Број возила под којим се уписују у регистар из става 1. овог члана додељује Дирекција.</p>	ПУ		

46.2	<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>Примењујемо COTIF - THE RAILWAY VEHICLE MARKING</p>	
46.3	<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>					
46.4	<p>Notwithstanding paragraph 1, 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.</p>					
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</p>	47.1.	<p>Дирекција води Национални регистар железничких возила.</p>	ПУ		
		47.5.	<p>Спецификација регистра возила прописана је COTIF-ом.</p>	ПУ		

47.2	<p>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 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>	47.5.	<p>Спецификација регистра возила прописана је COTIF-ом.</p>	ПУ		
------	--	-------	---	----	--	--

47.3	<p>The national vehicle register shall contain at least the following elements:</p> <p>(a) the EVN;</p> <p>(b) references to the 'EC' declaration of verification and the issuing body;</p> <p>(c) references to the European register of authorised vehicle types referred to in Article 48;</p> <p>(d) identification of the owner of the vehicle and the keeper;</p> <p>(e) restrictions on how the vehicle may be used;</p> <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</p>	47.5.	<p>Спецификација регистра возила прописана је СОТIF-ом.</p>	ПУ		
47.4	2018, the Commission, taking	-	-	НП	NVR	je

47.5	<p>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 (c) of paragraph 1 and 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</p>	-	-	НП	<p>успостављен и повезан са VVR 2013. године</p> <p>Обавеза Комисије</p>	
------	--	---	---	----	--	--

	<p>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 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-</p>	47.4.	<p>Ималац возила без одлагања пријављује Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила.</p> <p>-</p>			
--	---	-------	--	--	--	--

47.6	discriminatory principles that apply to similar data from a vehicle register.			ПУ		
47.7				НП		
48.1	The Agency shall set up and keep a register of authorisations to place vehicle types on the market issued in accordance with Article 24.	48.1. 48.2.	Дирекција доставља Агенцији податке о свим одобреним типовима возила.  Дирекција доставља Агенцији податке и о свим измењеним, суспендованим	ПУ		

48.2	<p>That register shall:</p> <p>(a) be public and electronically accessible;</p> <p>(b) comply with the common specifications referred to in paragraph 2;</p> <p>(c) be linked with relevant vehicle registers.</p> <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> <p>The register shall include at least the following elements</p>	-	или повученим дозволама за тип.	<p>ПУ</p> <p>НП</p>	Обавеза Комисије	
------	---	---	---------------------------------	---------------------	------------------	--



48.3	<p>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>			<p>IIY</p> <p>IIY</p> <p>IIY</p> <p>IIY</p>		
49.1	<p>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.</p>					
49.2	<p>The values of the parameters recorded in the register of infrastructure shall be used in</p>					

<p>49.3</p> <p>49.4</p> <p>49.5</p>	<p>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.</p> <p>The register of infrastructure may stipulate conditions for the use of fixed installations and other restrictions.</p> <p>Each Member State shall ensure that the register of infrastructure is updated in accordance with paragraph 5.</p> <p>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</p>	<p>49.1</p> <p>49.2</p>	<p>Управљач инфраструктуре доставља Агенцији податке о подсистемима инфраструктура, енергија и контрола, управљање и сигнализација (пружни део) за регистар инфраструктуре и одговоран је за тачност, потпуност, доследност и ажурирање тих података и њихово благовремено достављање.</p> <p>Дирекција доставља управљачу инфраструктуре смернице за потребе достављања података из става 1. овог члана.</p>			<p>У овај подзаконски акт пренеће се</p>
-------------------------------------	--	-------------------------	---	--	--	--

	the examination procedure referred to in Article 51(3).					одредбе имплементаци-оног акта Комисије
50.1	The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.	-	-	НП		
50.2	<p>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. 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'</p>	-	-	НП	Односи се на Комисију, Парламент и Савет	

50.3	<p>experts, before adopting those delegated acts.</p>	-	-	HII		
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 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>	-	-	HII		
50.5	<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</p>	-	-	HII		

50.6	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.	-	-	НП		
51.1	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.	-	-	НП	Односи се на Комисију и Одбор	
51.2	Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.	-	-	НП		
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.	-	-	НП		

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 limits allowed for the exercise of such remedies.	-	-	-	Већ прописано у релевантним члановима	
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	-	-	НП		

	<p>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 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</p>				<p>Односи се на Комисију, Парламент, Савет и Агенцију</p>	
--	--	--	--	--	---	--

53.2	the interoperability level of the Union rail system. That tool shall use the information included in the registers provided for in Chapter VII.	-	-	НП		
54.1	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 2008/57/EC.	-	-	НП	Непреносиво с обзиром на датуме	
54.2	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.	31.1.	Додатна дозвола за коришћење не издаје се:	ПУ		
		31.1.1.	1) за возила одобрена у другим државама пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ која носе ознаку RIC или RIV;	ПУ		
		31.1.2.	(2) за половна возила из тачке 1) овог члана која се увозе.	ПУ ПУ		
	Vehicles authorised for					



54.3	<p>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>	-	-	НП	<p>- Агенција не може да издаје дозволе подно-сиоцима захтева из трећих држава; - непостојање регистра инфраструктуре; - у СOTIF (ATMF) задржан је принцип прве и додатне дозволе, што морамо да примењујемо.</p>	
54.4	<p>At the latest from 16 June 2019 the Agency shall carry 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,</p>	-	-	НП	<p>- Агенција не може да издаје дозволе подно-сиоцима захтева из трећих држава; -Наведени датуми прошли</p>	

	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.					
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), Article 9(4), Article 14(10) and Article 15(9) of this Directive.	-	-	HP		
55.2	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.	-	-	HP		
55.3	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.	-	-	HP		

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>	-	-	HII		
55.5	<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 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.</p>	-	-	HII		

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.	-	-	HII		
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) 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.  Member States may extend the transposition period referred	-	-	HII		

57.2	<p>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>	-	-	HII		
57.2a	<p>Member States that have extended the transposition period in accordance with paragraph 2 may further extend it until 31 October 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> <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</p>	-	-	HII		

57.3	<p>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, 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>	-	-	HII		
57.4	<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</p>	-	-	HII		

57.5	implement the Articles referred to in the first subparagraph within two years of receipt of the application.	-	-	III		
58.1	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. 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.	-	-	III		
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.	-	-	III		
60.1	This Directive is addressed to the Member States.	-	-	III		

AI.1	<p>Network</p> <p>For the purposes of this Directive, the Union's network shall include the following elements:</p> <p>(a) specially built high-speed lines equipped for speeds generally equal to or greater than 250 km/h;</p> <p>(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 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</p>	4.1.	<p>Железничку мрежу чине:</p> <p>1) посебно изграђене пруге за велике брзине опремљене за брзине од 250 km/h или веће;</p> <p>2) посебно унапређене пруге за велике брзине опремљене за брзине реда од око 200 km/h;</p> <p>3) посебно унапређене железничке пруге за велике брзине са посебним техничким карактеристикама, на којима брзина мора да буде прилагођена услед топографских, рељефних или урбанистичких ограничења. Ова категорија, такође, укључује железничке пруге које спајају мреже железничког система великих брзина и конвенционалне мреже, железничке пруге на подручју железничких службених места (у даљем тексту: службено место), прикључне железничке пруге за терминале, депое, и сл. на којима возила за велике брзине саобраћају конвенционалним брзинама;</p> <p>4) конвенционалне пруге намењене за превоз путника;</p> <p>5) конвенционалне пруге намењене за мешовити превоз (превоз путника и</p>	ПУ	ПУ	ПУ
------	---	------	--	----	----	----



	<p>and freight);  (f) conventional lines intended for freight services;  (g) passenger hubs;  (h) freight hubs, including intermodal terminals;  (i) lines connecting the abovementioned elements.  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 network and efficient traffic management.</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>превоз робе);  б) конвенционалне пруге намењене за превоз робе;</p> <p>7) чворишта за превоз путника;  8) чворишта за превоз робе, укључујући и интермодалне терминале;  9) пруге које спајају елементе из тач. 1)–8) овог става.</p> <p>Железничка мрежа укључује системе управљања саобраћајем, системе за праћење и навигацију, техничка постројења за обраду података и телекомуникације предвиђене за даљински превоз путника и робе у циљу безбедног и усклађеног одвијања саобраћаја и ефикасног управљања саобраћајем.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
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:  — 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</p>	<p>5.1.</p> <p>5.1.1.</p>	<p>У железничка возила спадају сва возила која саобраћају на целој железничкој мрежи или неком њеном делу:</p> <p>1) локомотиве и путничка возна средства, укључујући дизел и електро локомотиве, дизел и електро моторне возове са сопственим погоном и путничка кола;</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		

	<p>vehicles designed to carry lorries; — special vehicles, such as on-track machines.</p> <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>5.1.2.</p> <p>5.1.3.</p> <p>5.2.</p>	<p>2) теретна кола, укључујући нископодна кола пројектована за целу мрежу и кола пројектована за превоз камиона,</p> <p>3) железничка возила за посебне намене као што су пружна возила, возила за испитивање и одржавање пруга и сл.</p> <p>Железничка возила обухватају и возила посебно пројектована за саобраћај на различитим типовима пруга великих брзина наведених у члану 4. овог закона.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
<p>АИ.1</p>	<p>List of subsystems</p> <p>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: — infrastructure,</p>	<p>6.1.</p> <p>6.2.1.</p>	<p>Железничке системе чине структурни и функционални подсистеми.</p> <p>Структурни подсистеми су:</p> <p>1) инфраструктура – железнички колосеци, скретнице, објекти на прузи (мостови, тунели и сл.) и припадајућа инфраструктура у службеним местима (перони, подручја приступа, укључујући и делове намењене лицима са смањеном покретљивошћу и сл.), безбедносна и заштитна опрема;</p> <p>2) енергија – уређаји намењени напајању електричном енергијом, укључујући контактну мрежу и</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		

	<p>— energy,</p> <p>— trackside control-command and signalling,</p> <p>— on-board control-command and signalling,</p> <p>— rolling stock; or</p>	<p>6.2.2.</p> <p>6.2.3.</p> <p>6.2.4.</p> <p>6.2.5.</p>	<p>пружну опрему за мерење потрошње електричне енергије;</p> <p>3) контрола, управљање и сигнализација – пружни део – сва опрема постављена дуж железничке пруге која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;</p> <p>4) контрола, управљање и сигнализација – део у возилу – опрема у возилу која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;</p> <p>5) возна средства – структура, системи контроле и управљања за сву возну опрему, одузимаачи струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за мерење потрошње електричне енергије у возилу, опрема за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и вешање, врата, интерфејс човек/машина (возно особље и путници, укључујући и потребе лица са смањеном покретљивошћу), пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за здравље путника и возног особља.</p> <p>Функционални подсистеми су:</p> <p>1) регулисање и управљање саобраћајем – поступци и додатна опрема која омогућава усклађени рад разних структурних подсистема у</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
--	--	---	---	---	--	--

	<p>(b) functional areas: — operation and traffic management,</p> <p>— maintenance,</p> <p>— telematics applications for passenger and freight services.</p>	<p>6.3. 6.3.1.</p> <p>6.3.2.</p> <p>6.3.3.</p> <p>6.3.3.1.</p>	<p>току редовног или отежаног рада, посебно укључујући састављање возова, вожњу возова, планирање и управљање саобраћајем, као и стручна оспособљеност која се може захтевати за извршавање услуга у прекограничном саобраћају;</p> <p>2) одржавање – поступци, додатна опрема, радионице за одржавање и залихе резервних делова које омогућавају обавезне поправке и превентивно одржавање ради обезбеђења интероперабилности железничког система и гарантовања захтеваних перформанси;</p> <p>3) телематске апликације за превоз путника и робе: (1) апликације за превоз путника, укључујући системе који путницима пружају информације пре и у току вожње, системе за резервацију и плаћање, системе за управљање пртљагом и управљање везама између железнице и других видова саобраћаја, (2) апликације за превоз робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену), ранжирне системе и системе усмеравања возова, системе резервације, плаћања и фактурисања, управљање везама са другим видовима саобраћаја и израду електронских пратећих докумената.</p>	<p>ПУ ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ ПУ</p>		
--	---	--	--	---	--	--

		6.3.3.2.		ПУ		
АИ.2	Description of the subsystems For each subsystem or part of a subsystem, the list of constituents and aspects relating to interoperability is 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:	-	-	НП	Односи се на Агенцију	
АИ.2.1	Infrastructure 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	6.2.1.	1) инфраструктура – железнички колосеци, скретнице, објекти на прузи (мостови, тунели и сл.) и припадајућа инфраструктура у службеним местима (перони, подручја приступа, укључујући и делове намењене лицима са смањеном покретљивошћу и сл.), безбедносна и заштитна опрема;	ПУ		

	for persons with disabilities and persons with reduced mobility), safety and protective equipment.					
АП.2.2	Energy The electrification system, including overhead lines and the trackside electricity consumption measuring and charging system.	6.2.2.	2) енергија – уређаји намењени напајању електричном енергијом, укључујући контактну мрежу и пружну опрему за мерење потрошње електричне енергије;	ПУ		
АП.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) контрола, управљање и сигнализација – пружни део – сва опрема постављена дуж железничке пруге која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;	ПУ		
АП.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) контрола, управљање и сигнализација – део у возилу – опрема у возилу која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;	ПУ		
АП.2.5	Operation and traffic management The procedures and related equipment permitting coherent operation of the various structural subsystems, during	6.3.1.	1) регулисање и управљање саобраћајем – поступци и додатна опрема која омогућава усклађени рад разних структурних подсистема у току редовног или отежаног рада, посебно укључујући састављање	ПУ		

	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.		возова, вожњу возова, планирање и управљање саобраћајем, као и стручна оспособљеност која се може захтевати за извршавање услуга у прекограничном саобраћају;			
АИ.2.6	<p>Telematics applications In accordance with Annex I, this subsystem comprises two elements: (a) applications for passenger services, including 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>	<p>6.3.3.</p> <p>6.3.3.1.</p> <p>6.3.3.2.</p>	<p>3) телематске апликације за превоз путника и робе:</p> <p>(1) апликације за превоз путника, укључујући системе који путницима пружају информације пре и у току вожње, системе за резервацију и плаћање, системе за управљање пртљагом и управљање везама између железнице и других видова саобраћаја,</p> <p>(2) апликације за превоз робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену), ранжирне системе и системе усмеравања возова, системе резервације, плаћања и фактурисања, управљање везама са другим видовима саобраћаја и израду електронских пратећих докумената.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		

AII.2.7	<p>Rolling stock 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 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.</p>	6.2.5.	<p>5) возна средства – структура, системи контроле и управљања за сву возну опрему, одузимаачи струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за мерење потрошње електричне енергије у возилу, опрема за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и вешање, врата, интерфејс човек/машина (возно особље и путници, укључујући и потребе лица са смањеном покретљивошћу), пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за здравље путника и возног особља.</p>	ПУ		
AII.2.8	<p>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.</p>	6.3.2.	<p>2) одржавање – поступци, додатна опрема, радионице за одржавање и залихе резервних делова које омогућавају обавезне поправке и превентивно одржавање ради обезбеђења интероперабилности железничког система и гарантовања захтеваних перформанси;</p>	ПУ		



AIII.1	General requirements	8.2.	Општи захтеви које мора да испуни железнички систем су:	ПУ		
AIII.1.1	Safety	8.2.1.	1) безбедност:	ПУ		
	<p>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 degraded situations.</p>	8.2.1.1.	<p>(1) пројектовање, градња или склапање, одржавање и праћење компоненти битних за безбедност, а посебно компоненти везаних за кретање воза, морају да осигурају безбедност на нивоу који одговара циљевима постављеним за мрежу, укључујући оне за отежане ситуације,</p>	ПУ		
	<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>	8.2.1.2.	<p>(2) параметри везани за контакт точак/шина морају испуњавати захтеве стабилности који обезбеђују безбедно кретање највећом дозвољеном брзином, а параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој дозвољеној брзини,</p>	ПУ		
	<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</p>	8.2.1.3.	<p>(3) коришћене компоненте морају током века употребе издржати сва предвиђена нормална или гранична оптерећења; погодним средствима мора да се обезбеди да се последице непредвиђених отказа одрже у одређеним границама,</p>	ПУ		

AIII.1.2	<p>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 safety of users if used in a foreseeable manner, albeit not in accordance with the posted instructions.</p>	8.2.1.4.	<p>(4) пројектовање стабилних постројења и возила и избор коришћених материјала морају да буду такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и дејства ватре и дима,</p>	ПУ		
	<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>(5) сваки уређај предвиђен да се њиме рукује мора да буде тако пројектован да се у случају коришћења на предвидив начин, чак иако не у складу са датим упутствима, не наруши рад уређаја или здравље и безбедност лица која њиме рукују;</p>	ПУ		
	8.2.2.	<p>2) поузданост и доступност – праћење и одржавање стабилних или покретних компоненти, које су укључене у кретање воза, морају да буду организовани, изведени и квантификовани тако да одрже њихов рад у предвиђеним условима;</p>	ПУ			

АШ.1.3	<p>Health</p> <p>Materials likely, by virtue of the way they are used, to constitute a health hazard to 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>	8.2.3.	<p>3) здравље – материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су са њима у додиру, не могу да се користе у возовима и на железничкој инфраструктури (у даљем тексту: инфраструктура) и морају да се бирају, обраде и користе тако да се ограничи емитовање штетног и опасног дима или гасова, посебно у случају пожара;</p>	ПУ		
АШ.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>	8.2.4. 8.2.4.1.	<p>4) заштита животне средине:</p> <p>(1) утицај који успостављање и експлоатација железничког система имају на животну средину мора се проценити и узети у обзир у фази пројектовања система, у складу са прописима којима се уређује процена утицаја на животну средину,</p>	ПУ ПУ		

	<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 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:  — 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> <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</p>	8.2.4.2.	(2) материјали који се користе у возовима и на инфраструктури морају да спрече емитовање дима или гасова који су штетни и опасни за животну средину, нарочито у случају пожара,	ПУ		
		8.2.4.3.	(3) возна средства и системи за напајање енергијом морају да буду пројектовани и грађени тако да се постигне електромагнетна компатибилност са постројењима, и уређајима јавних и приватних мрежа које би могли да ометају,	ПУ		
		8.2.4.4.	(4) пројектовање и експлоатација железничког система не смеју довести до недозвољеног нивоа буке у подручјима у близини железничке инфраструктуре нити у управљачници вучног возила,	ПУ		
			(5) експлоатација железничког система не сме да проузрокује недозвољени ниво вибрација тла за активности и подручја у близини инфраструктуре које се одржава у складу са прописима;			

	state of maintenance.	8.2.4.5.		ПУ		
AIII.1.5	<p>Technical compatibility</p> <p>The technical characteristics of the infrastructure and fixed installations must be 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>	8.2.5.	<p>5) техничка усклађеност – техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно, као и са карактеристикама возова који се користе у железничком систему, што укључује и безбедну интеграцију подсистема који чине возило са инфраструктуром.</p> <p>Ако се утврди да се техничка усклађеност инфраструктуре и стабилних постројења са карактеристикама возова који се користе у железничком систему на одређеним деловима мреже постиже уз велике тешкоће, могу да се уведу привремена решења којима се обезбеђује та усклађеност у неком будућем периоду;</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
AIII.1.6	<p>Accessibility</p> <p>The 'infrastructure' and 'rolling stock' subsystems</p>	8.2.6.	<p>б) приступачност</p> <p>– подсистеми инфраструктуре и возних средстава морају да буду</p>	ПУ		

	<p>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> <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.</p>		<p>приступачни особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у циљу обезбеђења њиховог приступа под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања или уклањањем препрека, као и применом одговарајућих мера.</p> <p>Ово укључује пројектовање, изградњу, обнову, унапређење, одржавање и експлоатацију предметних делова подсистема који су приступачни јавности.</p> <p>Подсистем регулисања и управљања саобраћајем и подсистем телематских апликација за превоз путника морају да предвиде неопходну функционалност потребну да олакшају приступ особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања и уклањањем, као и применом одговарајућих мера.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
AIII.2	Requirements specific to each subsystem	8.3.	Посебни захтеви за поједине подсистеме су:	ПУ		
AIII.2.1	Infrastructure	8.3.1.	1) инфраструктура:	ПУ		

AIII.2.1.1	<p>Safety</p> <p>Appropriate steps must be taken to prevent access to, or undesirable intrusions into, installations.</p> <p>Steps must be taken to limit the dangers to which persons are exposed, particularly when trains pass through stations.</p> <p>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, 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>	8.3.1.1.	<p>(1) безбедност:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– морају да се предузму одговарајуће мере да се спречи неовлашћени приступ или нежељени упади у постројења,</li> <li>– потребно је да се предузму мере како би се смањила опасност којој су изложене особе, посебно при проласку возова кроз службена места,</li> <li>– инфраструктура која је доступна јавности мора да буде пројектована и грађена на такав начин да се ограничи ризик по безбедност људи (стабилност, пожар, приступ, евакуација, перони и сл.),</li> <li>– морају се донети одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима и на вијадуктима;</li> </ul> <p>(2) приступачност – делови подсистема инфраструктура који су доступни јавности морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу;</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
AIII.2.1.2		8.3.1.2.		ПУ		

АИИ.2.2	Energy	8.3.2.	2) енергија:	ПУ		
АИИ.2.2.1	Safety  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).	8.3.2.1.	(1) безбедност – експлоатација система за снабдевање енергијом не сме да угрози безбедност возова и људи (путника, оперативног особља, становника уз железничку пругу и трећих лица),	ПУ		
АИИ.2.2.2	Environmental protection  The functioning of the electrical or thermal energy-supply systems must not interfere with the environment beyond the specified limits.	8.3.2.2.	(2) заштита животне средине – рад система за снабдевање електричном или топлотном енергијом не може да утиче на животну средину изнад утврђених граница,	ПУ		
АИИ.2.2.3	Technical compatibility  The electricity/thermal energy-supply systems used must: — 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.	(3) техничка усклађеност – системи за снабдевање електричном/топлотном енергијом морају да буду такви да возовима омогуће постизање предвиђених перформанси а системи за снабдевање електричном енергијом морају да буду усклађени са уређајима за одузимање енергије уграђеним на возове;	ПУ		
АИИ.2.3	Control-command and signalling	8.3.3.	3) контрола, управљање и сигнализација:	ПУ		
АИИ.2.3.1	Safety	8.3.3.1.	(1) безбедност:	ПУ		



<p>AIII.2.3.2</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> <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>	<p>8.3.3.2.</p>	<p>– постројења и процедуре за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогуће кретање возова на нивоу безбедности предвиђеном за ту мрежу,</p> <p>– системи контроле, управљања и сигнализације морају да омогуће наставак безбедног кретања возова и у отежаним условима;</p> <p>(2) техничка усклађеност:</p> <p>– нова инфраструктура и нова возила која се изграде или развију после усвајања усклађених система контроле, управљања и сигнализације, морају да буду прилагођени за коришћење тих система,</p> <p>– уређаји за контролу, управљање и сигнализацију који су уграђени у управљачнице вучних возила морају да омогуће редован рад у оквиру задатих услова у целом железничком систему;</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
-------------------	---	-----------------	--	---	--	--

AIII.2.4	Rolling stock	8.3.4.	4) возна средства:	ПУ		
AIII.2.4.1	<p data-bbox="367 309 698 335">Safety</p> <p data-bbox="367 370 698 577">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 data-bbox="367 612 698 762">The electrical equipment must not impair the safety and functioning of the control-command and signalling installations.</p> <p data-bbox="367 798 698 979">The braking techniques and the stresses exerted must be compatible with the design of the tracks, engineering structures and signalling systems.</p> <p data-bbox="367 1015 698 1165">Steps must be taken to prevent access to electrically-live constituents in order not to endanger the safety of persons.</p> <p data-bbox="367 1200 698 1350">In the event of danger, devices must enable passengers to inform the driver and accompanying staff to contact them.</p>	8.3.4.1.	<p data-bbox="900 309 1075 335">(1) безбедност:</p> <p data-bbox="900 370 1344 520">– структура возила и спојева између возила мора да буде пројектована на такав начин да се у случају судара или исклизнућа заштите простори за путнике и управљачнице,</p> <p data-bbox="900 683 1344 798">– електрична опрема не сме да угрози безбедност и функционисање постројења за контролу, управљање и сигнализацију,</p> <p data-bbox="900 865 1344 1015">– техника кочења и при том настала оптерећења морају да буду усклађени са конструкцијом железничке пруге, објеката на прузи и сигналних система,</p> <p data-bbox="900 1050 1344 1133">– потребно је да се предузму мере које онемогућавају приступ уређајима под напоном,</p> <p data-bbox="900 1232 1344 1350">– у случају опасности одређени уређаји морају да омогуће путницима да обавесте машиновођу, а пратеће особље да ступи у везу са њим,</p>	<p data-bbox="1370 309 1411 335">ПУ</p> <p data-bbox="1370 370 1411 395">ПУ</p> <p data-bbox="1370 708 1411 734">ПУ</p> <p data-bbox="1370 922 1411 948">ПУ</p> <p data-bbox="1370 1139 1411 1165">ПУ</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 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>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– мора се осигурати безбедност путника који улазе или излазе из воза а системи затварања и отварања врата морају да гарантују безбедност путника,</li> <li>– морају да постоје посебно означени излази за случај опасности,</li> <li>– морају се донети одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима,</li> <li>– обавезно се уграђује систем осветљења у случају опасности довољне снаге и капацитета,</li> <li>– возови морају да буду опремљени системом разгласа за комуникацију возног особља са путницима;</li> <li>– путницима се дају лако разумљиве и свеобухватне информације о правилима која се на њих примењују,</li> </ul>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</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>како у станицама тако и у возовима;</p>			
AIII.2.4.2	<p>Technical compatibility</p> <p>The electrical equipment must be compatible with the operation of the control-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>	8.3.4.2.	<p>(2) поузданост и доступност</p> <p>– витална опрема возила, трчећи, вучни и кочиони уређај, као и контролно-управљачки систем морају да буду пројектовани тако да у специфичним отежаним ситуацијама омогући возу наставак вожње без негативних последица за опрему која ће се и даље користити;</p>	ПУ  ПУ ПУ		
AIII.2.4.3	<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>	8.3.4.3.	<p>(3) техничка усклађеност:</p> <p>– електрична опрема мора да буде усклађена са радом постројења за контролу, управљање и сигнализацију,</p> <p>– код електричне вуче, карактеристике уређаја за одузимање струје морају да омогућавају возовима кретање по железничком систему са одговарајућим системом напајања електричном енергијом,</p> <p>– карактеристике возних средстава морају да буду такве да омогуће</p>	ПУ  ПУ		

	<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>кретање на свим предвиђеним железничким пругама, узимајући у обзир климатске услове;</p> <p>(4) надзор</p> <p>– возови морају да буду опремљени уређајем за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тог уређаја и њихова обрада морају да буду усклађени;</p> <p>(5) приступачност</p> <p>– делови подсистема возних средстава који су доступни јавности морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу;</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
АПШ.2.4.4		8.3.4.4.		ПУ		
АПШ.2.4.5		8.3.4.5.		ПУ		

АП.2.5	Maintenance	8.3.5.	5) одржавање:	ПУ		
АП.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) здравље и безбедност – рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не смеју да представљају опасност за здравље и безбедност лица,	ПУ		
АП.2.5.2	Environmental protection  The technical installations and the procedures used in the maintenance centres must not exceed the permissible levels of nuisance with regard to the surrounding environment.	8.3.5.2.	(2) заштита животне средине – рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање не смеју да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење,	ПУ		
АП.2.5.3	Technical compatibility  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.	8.3.5.3.	(3) техничка усклађеност – постројења за одржавање возних средстава морају да омогуће извођење радова на безбедан, нешкодљив и несметан начин на свим возним средствима за која су пројектована;	ПУ		

AIII.2.6	Operation and traffic management	8.3.6.	6) регулисање и управљање саобраћајем:	ПУ		
AIII.2.6.1	<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 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</p>	8.3.6.1.	<p>(1) безбедност:</p> <p>– усклађеност оперативних прописа за мрежу и квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем мора да буде таква да омогућава безбедан рад, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,</p> <p>– радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају да буду такви да обезбеђују висок ниво безбедности,</p> <p>(2) поузданост и доступност – радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају да</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
AIII.2.6.2		8.3.6.2.		ПУ		

<p>АИИ.2.6.3</p>	<p>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>Accessibility</p> <p>Appropriate steps must be taken to ensure that operating rules provide for the necessary functionality required to ensure accessibility for persons with disabilities and persons with reduced mobility.</p>	<p>8.3.6.3.</p>	<p>буду такви да омогућују висок ниво поузданости и доступности система,</p> <p>(3) техничка усклађеност – усклађеност оперативних прописа за мрежу и квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем морају да омогуће ефикасан рад у железничком систему, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,</p> <p>(4) приступачност – предузимају се одговарајуће мере како би се оперативним прописима предвидело обезбеђивање приступа особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу;</p>	<p>ПУ</p>		
<p>АИИ.2.6.4</p>		<p>8.3.6.4.</p>		<p>ПУ</p>		



AIII.2.7	Telematics applications for freight and passengers	8.3.7.	7) телематске апликације за услуге у превозу робе и путника:	ПУ		
AIII.2.7.1	<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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 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,</li> <li>— easy access to the information for users.</li> </ul> <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>	8.3.7.1.	<p>(1) техничка усклађеност – основни захтеви за телематске апликације осигуравају минимум квалитета услуга путницима и корисницима превоза робе, посебно у смислу техничке усклађености.</p> <p>Код тих апликација потребно је да се обезбеди:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– да базе података, програмска опрема и протоколи за пренос података омогућавају што је могуће већу размену података између различитих апликација и између различитих превозника са изузетком поверљивих пословних информација,</li> <li>– да је корисницима превоза омогућен једноставан приступ информацијама,</li> </ul> <p>(2) поузданост и доступност</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– методе коришћења, управљања, ажурирања и одржавања база података, програмске опреме и протокола за пренос података морају да обезбеде њихову ефикасност и квалитет услуга,</li> </ul>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
AIII.2.7.2		8.3.7.2.		ПУ		

	<p>Health</p> <p>The interfaces between these systems and users must comply with the minimum rules on ergonomics and health protection.</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>(3) здравље – интерфејси између корисника и система морају да буду у складу са минималним правилима ергономске и здравствене заштите,</p>	ПУ		
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 required to ensure accessibility for persons with disabilities and persons with reduced mobility.</p>	8.3.7.4.	<p>(4) безбедност – за меморисање или пренос релевантних информација у вези са безбедношћу морају да се обезбеде одговарајући нивои интегритета и поузданости,</p>	ПУ		
AIII.2.7.5		8.3.7.5.	<p>(5) приступачност – предузимају се одговарајуће мере да телематске апликације за услуге у превозу путника обезбеђују потребну функционалност тако да буду приступачне особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.</p>	ПУ		

AIV.1	<p>GENERAL PRINCIPLES</p> <p>“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.</p>	19.1.	<p>Верификација подсистема је поступак у коме пријављено тело проверава и потврђује да подсистем испуњава основне захтеве и да је у складу са ТСИ-јима.</p>	ПУ		
		20.1.	<p>Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела по поступку прописаном чланом 19. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела, којим потврђује да је подсистем или његов део усаглашен са националним прописима.</p>	ПУ		
		20.4.	<p>Подносилац захтева саставља декларацију о верификацији подсистема пошто пријављено тело изда сертификат о верификацији.</p>	ПУ		
		24.2.1.	<p>Уз захтев за издавање дозволе за коришћење стабилних подсистема прилаже се документација која укључује документоване доказе о:</p> <p>1) декларацијама о верификацији из члана 19. односно члана 20. овог закона;</p>	ПУ		
		24.2.1.1.		ПУ		

<p>AIV.2</p>	<p><b>CERTIFICATE OF VERIFICATION ISSUED BY A NOTIFIED BODY</b></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 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</p>	<p>19.1.</p> <p>19.3.</p> <p>19.17.</p>	<p>Верификација подсистема је поступак у коме пријављено тело проверава и потврђује издавањем сертификата о верификацији да подсистем испуњава основне захтеве и да је у складу са ТСИ-јима.</p> <p>Одредба става 1. овог члана не доводи у питање обавезу подносиоца захтева да испуни и услове прописане другим прописима и изврши верификације које захтевају други прописи.</p> <p>Ако подносилац захтева то тражи, верификације се могу спровести за делове подсистема или могу бити ограничене на одређене фазе поступка верификације (пројектовање,</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
--------------	---	---	--	-------------------------------	--	--

	<p>‘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>	<p>19.18.</p> <p>19.19.</p>	<p>укључујући типска испитивања, односно изградњу или производњу), како целог подсистема тако и његових делова, при чему се резултати верификације документују у прелазној изјави о верификацији (у даљем тексту: ПИВ).</p> <p>ПИВ садржи упућивање на ТСИ-јеве у односу на које је усаглашеност оцењена.</p> <p>Подносилац захтева може поднети захтев за ПИВ за било који од делова на које одлучи поделити подсистем. Сваки део подсистема проверава се у свакој фази наведеној у ставу 6. овог члана.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
	<p>2.2.3 Stages of the verification procedure</p> <p>The subsystem, or certain 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-</p>	<p>19.6.</p> <p>19.6.1</p> <p>19.6.2.</p>	<p>Пријављено тело проверава подсистем, или одређене делове подсистема, у свакој од следећих фаза:</p> <p>1) пројектовање;</p> <p>2) изградња подсистема, укључујући</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		

	<p>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 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.</p>	<p>19.6.3.</p> <p>19.17.</p> <p>19.1.</p>	<p>посебно грађевинске радове, производња, склапање саставних делова, подешавање целог подсистема;</p> <p>3) коначно испитивање подсистема и његово прихватање пре пуштања у рад.</p> <p>Ако подносилац захтева то тражи, верификације се могу спровести за делове подсистема или могу бити ограничене на одређене фазе поступка верификације (пројектовање, укључујући типска испитивања, односно изградњу или производњу), како целог подсистема тако и његових делова, при чему се резултати верификације документују у прелазној изјави о верификацији (у даљем тексту: ПИВ).</p> <p>Верификација подсистема је поступак у коме пријављено тело проверава и потврђује издавањем сертификата о верификацији да подсистем испуњава основне захтеве и да је у складу са ТСИ-јима.</p> <p>Сертификат о верификацији садржи упућивање на ТСИ-јеве у односу на које је усаглашеност оцењена.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
--	---	---	--	-------------------------------	--	--

	<p>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>19.2.</p> <p>19.9.</p> <p>19.4.</p>	<p>Подносилац захтева саставља декларацију о верификацији подсистема пошто пријављено тело изда сертификат о верификацији.</p> <p>Када није оцењена усаглашеност подсистема са свим релевантним ТСИ-јевима (нпр. у случају одступања, делимичне примене ТСИ-јева код унапређења или обнове, прелазног раздобља у ТСИ-ју или у специфичном случају), у сертификату о верификацији наводи се прецизно упућивање на ТСИ-јеве или њихове делове чију усаглашеност пријављено тело није испитало у току поступка верификације.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</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 a subsystem shall draw up a file in accordance with Article 15 (4) covering the scope of its activities.</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>Када је издат ПИВ, пријављено тело одговорно за верификацију подсистема узима у обзир ПИВ и, пре издавања сертификата о верификацији:</p> <p>1) проверава да ли ПИВ исправно покрива релевантне захтеве ТСИ-ја;</p> <p>2) проверава све аспекте који нису обухваћени ПИВ-ом;</p> <p>3) проверава коначно испитивање подсистема као целине.</p> <p>У случају модификације подсистема обухваћеног сертификатом о верификацији, пријављено тијело спроводи само она испитивања и тестирања која су релевантна и нужна, односно оцена се односи само на делове подсистема који су промењени и њихове интерфејсе према непромењеним деловима подсистема.</p> <p>Свако пријављено тело које учествује у верификацији подсистема саставља документацију која обухвата обим његових активности.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
--	--	---	--	---	--	--



		19.8.		ПУ		
	<p>2.4. Technical file accompanying the 'EC' declaration of verification.</p> <p>The technical file accompanying the 'EC' declaration of verification shall be assembled by the applicant and must contain the following:</p> <p>(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;</p> <p>(b) a list of interoperability constituents, referred to in point (d) of Article 4(3), incorporated into the</p>	<p>19.10.</p> <p>19.11.</p> <p>19.26.</p>	<p>Подносилац захтева дужан је да обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема.</p> <p>Техничка документација из става 10. овог члана садржи податке везане за карактеристике подсистема, за услове и ограничења коришћења и упутства у вези са опслуживањем, праћењем, подешавањем и одржавањем и, по потреби, сва документа којима се потврђује усаглашеност чинилаца интероперабилности.</p> <p>Дирекција прописује поступак и модуле за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема, садржину и образац сертификата о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији подсистема, садржину и образац</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		<p>Овим подзаконским актом обухватиће се све одредбе тачке 2.4. Анекса IV Директиве.</p>

	subsystem;		<p>декларације о верификацији измењеног дела подсистема пуштеног у рад без декларације о верификацији и садржину и образац прелазне изјаве о верификацији.</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> <p>— 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,</p> <p>— where available, the ISV that accompany the certificate of verification, including the result of verification by the notified body of the ISV</p>					

	<p>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 referred to in Article 6(3) of</p>					

	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>Пријављено тело одговорно за проверу производње има право приступа свим градилиштима, складиштима, производним погонима, постројењима за префабрикацију и испитивање и сличним објектима. Пријављеном телу се у ту сврху мора дати на увид сва потребна документација која се односи на подсистем.</p> <p>Пријављено тело одговорно за проверу имплементације је дужно да врши периодичне провере да би потврдило усаглашеност са техничком</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		

	report. Its presence may be required at certain stages of the building operations.		документацијом из става 6. овог члана. Пријављено тело издаје произвођачу или наручиоцу извештај о извршеној провери. Присуство пријављеног тела се може захтевати у појединим фазама изградње.			
	<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>Пријављено тело може обавити ненајављене посете местима извођења радова или производним погонима. У току тих посета пријављено тело може изводити потпуне или делимичне провере. Одговорнима за имплементацију, пријављено тело доставља извештај о прегледу, или, кад је потребно, извештај о провери.</p> <p>Ради оцене погодности за употребу чиниоца интероперабилности пријављеном телу мора да се омогући праћење подсистема у који је чинилац интероперабилности уграђен.</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</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</p>	19.13.	Подносилац захтева мора чувати копију техничке документације која се прилаже декларацији о верификацији током целог радног века подсистема, која се на захтев мора послати			

	<p>the subsystem. It must be sent to any Member State or the 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>	-	<p>надлежним телима других држава и Агенцији.</p> <p>-</p>	НП	Дирекција је орган државне управе и сви захтеви и пратећа документација упућени њој морају бити на српском језику	
	<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</p>	<p>19.27.</p> <p>19.27.1.</p> <p>19.27.2.</p>	<p>Пријављено тело мора периодично да објављује информације о:</p> <p>1) примљеним захтевима за верификацију подсистема и њихових делова и захтева за издавање ПИВ;</p> <p>2) захтевима за оцену усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности;</p> <p>3) одобреним или одбијеним захтевима за издавање ПИВ;</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		

	and 'EC' certificates for suitability for use issued or refused; (e) certificates of verification issued or refused.	19.27.3. 19.27.4.  19.27.5	4) одобреним или одбијеним захтевима за издавање сертификата о усаглашености и погодности за употребу;  5) одобреним или одбијеним захтевима за издавање сертификата о верификацији подсистема.	ПУ  ПУ  ПУ		
	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	-	-	НП	Сва документација и кореспонденција која се упућује Дирекцији мора бити на српском језику.	
	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	20.1.	Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела по поступку прописаном чланом	ПУ		

	pursuant to Article 15(8), (the designated body) checks and certifies that the subsystem complies with the national 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.		19. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела, којим потврђује да је подсистем или његов део усаглашен са националним прописима.			
	<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</p>	<p>20.4.</p> <p>20.2.</p> <p>20.3.</p>	<p>Подносилац захтева саставља декларацију о верификацији подсистема пошто пријављено тело изда сертификат о верификацији.</p> <p>Сертификат из става 1. овог члана садржи прецизно упућивање на националне прописе у односу на које је усаглашеност оцењена.</p> <p>У случају националних прописа који се односе на подсистеме који чине железничко возило именовано тело поделиће сертификат на два дела: 1) део који садржи упућивање на националне прописе који се искључиво односе на техничку усклађеност возила и мреже и</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		



	network concerned, and the other part for all other national rules.	20.3.1.	2) део који се односи на све остале националне прописе.	ПУ		
		20.2.2.		ПУ		
	<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.	Документација коју је саставило именовано тело, а која се прилаже уз декларацију о верификацији у случају националних прописа, мора бити укључена у техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема и садржати техничке податке релевантне за оцену усаглашености подсистема са националним прописима.	ПУ		
	<p>3.4. Language</p> <p>The files and correspondence relating to the 'EC' verification procedure must be written in a Union official</p>	-	-	НП	Сва документација и кореспонденција која се упућује Дирекцији мора бити на српском језику.	

	language of the Member State in which the applicant is established or in a Union 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>	-	-	НП	Сувишно писати. Одредбе члана 19 закона односе се и на издавање сертификата који покрива само део подсистема.	
AV	-	-	НП			
AVI	-	-	НП			